


156-2
А 90.

Е. С. КУЛАГИН

Организация
ГРУЗОВОЙ
КОММЕРЧЕСКОЙ
РАБОТЫ
НА ЖЕЛЕЗНЫХ
ДОРОГАХ

ТРАНСЖЕЛДОРИЗДАТ

324319 - 

82

213

8

~~145~~

III

16

324319

171

171

171

Е. С. КУЛАГИН

656.2

К 30.

ОРГАНИЗАЦИЯ ГРУЗОВОЙ КОММЕРЧЕСКОЙ РАБОТЫ НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ

3243197

1944. г.

АРХИВ

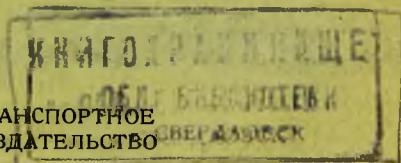
ЭК

2-е ИЗДАНИЕ,
исправленное и дополненное



ГОСУДАРСТВЕННОЕ ТРАНСПОРТНОЕ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО

Москва 1942



656.225

В книге изложены порядок составления и выполнения плана грузовых перевозок, правовые взаимоотношения железных дорог с клиентурой, описаны станционные грузовые операции (прием, погрузка, сортировка, выгрузка, выдача), тарификация грузов и станционная отчетность.

Книга является вторым, исправленным и дополненным изданием и может быть использована в качестве учебного пособия для слушателей курсов повышения квалификации командного состава железнодорожного транспорта, а также служить руководством для линейных работников грузовых служб железных дорог.

Цена 15 руб.
Переплет 1 руб.

Редактор *П. В. Томашевский*
Подписано к печати 29/XI 1942 г.
Объем 31¹/₄ п. л. 48000 знак. в п. л.
Уч.-авт. 36 л. ЖДИЗ 45185.
Зак. тип. 2903. Тираж 5000 экз.
Л112295

1-я типография Трансжелдориздата НКПС

ВВЕДЕНИЕ

Грузовая коммерческая работа железных дорог, ее содержание и значение

Железнодорожный транспорт имеет огромное политическое, хозяйственное, оборонное и культурное значение.

Ленин говорил: «...железные дороги — это гвоздь, это одно из проявлений самой яркой связи между городом и деревней, между промышленностью и земледелием, на которой основывается целиком социализм»¹.

Исключительное значение железнодорожный транспорт имеет в нашей стране, в Союзе советских социалистических республик, при его огромной территории.

«...СССР, как государство, был бы невозможен без первоклассного железнодорожного транспорта, связывающего в единое целое его многочисленные области и районы», — говорил товарищ Сталин на приеме железнодорожников в Кремле 30 июня 1935 г.

Индустриализация промышленности и сельского хозяйства, пробуждение к экономической и культурной жизни ранее отсталых районов и областей, развитие и укрепление за годы сталинских пятилеток экономической и оборонной мощи Союза ССР, повышение благосостояния и культурного уровня населения, усиление межрайонных и внутрирайонных связей, — все это вызвало бурный рост грузовых перевозок по железным дорогам. Так, в 1928 г. было перевезено 156 237 млн. *т* грузов, а в 1940 г. — 592 643 млн. *т*, т. е. за 12 лет перевозки увеличились почти в четыре раза.

Всю эту массу самых разнообразных грузов (топливо, сырье, строительные материалы и оборудование, продукты питания, предметы широкого потребления и пр.) железные дороги должны доставлять по назначению быстро, своевременно и обеспечить при перевозке сохранность грузов, которые являются общественной социалистической собственностью.

Под коммерческой работой железных дорог принято понимать цикл всех тех работ и операций, которые связаны с приемом грузов к перевозке, хранением их, погрузкой в вагоны и выгрузкой из вагонов, выдачей получателям, производством с клиентурой денежных расчетов за перевозки и связанные с ними операции на основании действующих тарифов, правил, договоров и т. д.

Роль транспорта не ограничивается тем, что он обеспечивает нормальный ход и создает условия для развития народного хозяйства.

¹ Ленин. Соч., т. XXII, стр. 494.

Транспорт имеет огромное значение также и для обороны страны. Железнодорожный транспорт выполняет в военное время большую и особо ответственную работу по перевозке важнейших грузов для фронта и тыла. Государство доверяет железнодорожникам огромные материальные ценности, имеющие исключительно важное значение для обороны, для победы над врагом, и требует, чтобы каждый килограмм груза был во-время и в целости доставлен по назначению.

Четкость и правильность выполнения всех операций, связанных с перевозкой грузов, аккуратное составление документов, правильная погрузка и крепление грузов, лучшее использование вагонов по грузоподъемности, быстрая погрузка и выгрузка характеризуют качество грузовой коммерческой работы и являются помощью фронту, бойцам нашей славной Красной армии для скорейшей победы над врагом.

Однако, как показала проверка, проведенная НКПС, качество коммерческой грузовой работы является неудовлетворительным: засылки грузов не по назначению, порча и повреждение грузов, медленная доставка, хищения грузов из вагонов и складов все еще имеют место на дорогах.

Основными причинами роста хищений и пропажи грузов НКПС в приказе № 606/Ц от 7 июля 1942 г. считает:

а) отсутствие достаточного внимания к подбору и воспитанию кадров грузовых работников; притупление чувства ответственности за сохранность находящейся на транспорте социалистической собственности, особенно в условиях военного времени; наличие значительного количества неподготовленных, недостаточно квалифицированных работников;

б) грубое нарушение установленного порядка ведения грузовых операций: небрежный прием и сдача товарных поездов, отправление вагонов без пломб или с неясными пломбами, разъединение грузов и документов, небрежное хранение грузовых документов и т. п.;

в) неудовлетворительная охрана грузов, отсутствие повседневной оперативной связи работников грузовой службы с командованием частей и подразделений войск НКВД по охране железнодорожного транспорта и дорожной милицией, неукomплектованность вооруженно-вахтерской охраны НКПС.

В связи с этим в приказе НКПС даны указания:

а) о проверке кадров работников грузовой службы и связанных с грузовыми операциями работников службы движения, о проверке знания этими работниками правил и инструкций по грузовым операциям, об организации на дорогах постоянно действующих курсов по повышению квалификации грузовых работников (весовщиков, товарных кассиров, таксировщиков и др.), об усилении политико-воспитательной работы среди работников грузовой службы, неустанно поднимая их бдительность, воспитывая в них чувство ответственности за сохранность вверенного им государственного имущества;

б) об улучшении организации грузовых операций: установлен строгий порядок приема и сдачи поездов в коммерческом отношении и ответственность главных кондукторов за сохранность грузов и грузовых документов, введены «Правила передачи и хранения грузовых перевозочных документов», даны указания об улучшении плом-

бировки вагонов, об организации контрольных перевесок грузов, принятых к перевозке за весом отправителя, введена ежемесячная проверка наличия и целости грузов на станциях и т. п.;

в) об усилении охраны грузов, о приведении в порядок складского хозяйства и грузовых дворов, об ограждении их заборами, установлении строгой системы пропусков клиентов на грузовые дворы и пр.

Настоящая книга имеет целью дать систематизированное изложение комплекса вопросов, связанных с грузовой коммерческой работой. В основу книги взяты действующие правила, положения и инструкции.

Книга излагает все основные вопросы грузовой коммерческой работы и является пособием как для слушателей организованных на дорогах курсов повышения квалификации, так и для практических работников, желающих систематизировать и пополнить свои знания. Материал в книге расположен применительно к программе для курсов повышения квалификации командного состава железнодорожного транспорта.

ОБЩАЯ ЧАСТЬ

1. Организация управления железнодорожным транспортом СССР

Совокупность всех железнодорожных линий, построенных в стране, называют сетью железных дорог. В отношении административного управления работой вся сеть разделяется на отдельные дороги, в состав каждой из которых входит несколько железнодорожных линий, непосредственно примыкающих одна к другой.

Управление железнодорожным транспортом СССР осуществляется Народным комиссариатом путей сообщения (НКПС), во главе которого стоит народный комиссар путей сообщения.

НКПС подразделяется на управления и отделы. В 1942 г. на основании постановления правительства была установлена следующая структура НКПС.

Центральные управления НКПС: движения, паровозного хозяйства, пути, вагонного хозяйства, сигнализации и связи, грузовое, пассажирское, железнодорожного строительства.

Главные управления НКПС: военно-восстановительных работ, кадров (куда входят управления: руководящих кадров, рабочих кадров, труда и зарплаты, учебными заведениями, спецсектор, наградная группа и канцелярия), материально-технического обеспечения, врачебно-санитарное.

Управления НКПС: политическое, заводами железнодорожного машиностроения, главного ревизора по безопасности движения поездов, организационно-штатное, хозяйственное и управление делами НКПС.

Центральные отделы НКПС: планово-экономический, статистического учета и отчетности, финансовый, военный, военизированной охраны, жилищно-коммунального хозяйства.

Отделы НКПС: военно-промышленный, планирования народно-хозяйственных перевозок, международных перевозок, планирования перевозок грузов НКПС, техническо-экспертный, главная бухгалтерия и секретариат руководства НКПС.

Всесоюзный научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта.

Хозрасчетные объединения НКПС, непосредственно подчиненные руководству Народного комиссариата путей сообщения: 1) Союзтрансторгпит; 2) Союзтранспроект; 3) Трансжелдориздат.

Во главе каждой дороги стоит начальник дороги. Руководство работой дороги по различным отраслям железнодорожного хозяйства возложено на «службы», которые по роду выполняемой ими ра-

боты соответствуют управлениям НКПС (службы: движения, грузовая, пассажирская, пути, паровозная, вагонная, связи). Кроме служб в составе управления каждой дороги имеются отделы (финансовый, плановый и др.), соответствующие отделам НКПС.

Устав железных дорог, его содержание и значение. Перевозки по железным дорогам Союза ССР совершаются по плану и во исполнение плана народного хозяйства. Между железными дорогами, выполняющими перевозки, с одной стороны, и организациями, предприятиями и лицами, предъявляющими грузы к перевозке и получающими их, с другой стороны, при выполнении перевозки возникают обязательственные взаимоотношения правового порядка. Эти правовые взаимоотношения между железными дорогами и их клиентурой регулируются специальным законом под названием «Устав железных дорог Союза ССР». Этот закон утвержден Советом народных комиссаров СССР 10 февраля 1935 г. и введен в действие с 15 марта того же года.

Согласно Уставу «основной обязанностью железных дорог является выполнение государственного плана грузовых и пассажирских перевозок» (статья 1). Вместе с тем, устав возлагает на органы железнодорожного транспорта и клиентуру обязанность «организовать плановые перевозки с наименьшей затратой материальных средств транспорта и обеспечить сохранность грузов» (статья 2). Таким образом, из этого основного положения Устава железных дорог вытекает необходимость принятия мер как железными дорогами, так и клиентурой к лучшему использованию вагонов по грузоподъемности, сокращению простоя их под грузовыми операциями, устранению излишних и нерациональных перевозок, скорейшей доставки грузов по назначению и т. д.

Порядок выполнения государственного плана перевозок, права, обязанности и ответственность железных дорог и клиентуры определяются Уставом железных дорог и составляют его основное содержание (статья 3).

Устав железных дорог как закон содержит лишь принципиальные, основные положения и правовые нормы. Предусмотреть всего многообразия конкретных условий перевозки грузов Устав не может; все эти детали и особенности составляют содержание правил и распоряжений, которые должны издаваться в развитие тех или иных статей Устава железных дорог и которые носят название «подуставных правил».

СНК СССР при утверждении Устава железных дорог постановлением своим от 10 февраля 1935 г. обязал НКПС все изменения, дополнения и разъяснения Устава и издаваемых в его развитие правил публиковать в «Сборнике правил перевозок и тарифов железнодорожного транспорта Союза ССР», запретив изменение и разъяснение предусмотренных Уставом правил путем распоряжений и приказов, не публикуемых в указанном Сборнике. Отсюда вытекает следующее:

1) НКПС обязан выпускать периодически публичное издание «Сборник правил перевозок и тарифов»;

2) все правила и распоряжения, опубликованные в Сборнике, приобретают законодательную силу и являются обязательными как для железных дорог, так и для клиентуры;

3) издаваемые НКПС приказы и распоряжения по вопросам условий перевозок и тарифов без публикации их в Сборнике являются ведомственными распоряжениями, обязательными к выполнению работниками железных дорог, но не могут считаться обязательными для клиентуры.

Устав железных дорог распространяется на перевозки грузов, пассажиров и багажа по железным дорогам Союза ССР, открытым для общего пользования; перевозки по железнодорожным путям необщего пользования, принадлежащим промышленным и другим предприятиям, производятся на основании особых положений и правил (статья 4 Устава). Также на основании особых положений, утверждаемых СНК СССР, производятся воинские и почтовые перевозки.

Устав железных дорог содержит 5 разделов: 1) общие положения, 2) перевозки грузов, 3) перевозки пассажиров и багажа, 4) ответственность железной дороги, грузоотправителей, грузополучателей и пассажиров и 5) акты, претензии и иски.

Наблюдение за точным выполнением требований Устава железных дорог как железными дорогами, так и клиентурой возложено на Центральное грузовое управление НКПС и грузовые службы дорог.

Устав железных дорог и подуставные правила помещены в особом, изданном НКПС «Сборнике постановлений, правил и распоряжений по перевозке грузов по железным дорогам СССР», изданных до 1 декабря 1940 г.

Все правила и распоряжения, утвержденные и опубликованные в «Сборнике правил перевозок и тарифов», после указанного срока должны быть внесены в виде вклеек, вырезаемых из соответствующих номеров этого сборника.

Кроме Устава железных дорог и подуставных правил работники железных дорог должны руководствоваться при выполнении грузовых операций служебными и должностными инструкциями и правилами и приказами НКПС.

В настоящее время (1942 г.) действуют следующие основные руководства по грузовой коммерческой работе:

1. Тарифные руководства № 1—4.

2. Инструктивные указания по станционной коммерческой отчетности и учету перевозок и сборов 1940 г.

3. Инструкция весовщику № ЦМ/939 1938 г.

4. Инструкция по составлению станциями коммерческих актов и производству расследования по ним № ЦМ/1027 1938 г.

5. Инструкция по розыску грузов № ЦМ/875 1938 г.

6. Инструкция по перевозке по железным дорогам грузов мелкими отправлениями № ЦМ/1203 1940 г.

7. Инструкция о порядке календарного планирования погрузки и организации ступенчатых маршрутов по методу Осипова № ЦОУ и ЦМ/1313 1941 г.

8. Инструкция по перевозкам опасных грузов № Э/258 1930 г.

9. Правила и инструкции о порядке перевозки, охраны и сопровождения взрывчатых и отравляющих веществ, боеприпасов и других специальных грузов 1936 г.

10. Инструкция по перевозке скоропортящихся грузов № ЦМ/1233 1940 г.

11. Инструкция по отоплению изотермических вагонов беструбными печами бездымного горения (ББГ) № ЦМ/1214 1940 г.

12. Инструкция по обслуживанию изотермических вагонов с охлаждением по системе Клейменова № ЦМ/1197 1940 г.

13. Таблицы для определения веса спирта при перевозках его по железным дорогам наливом в вагонах-цистернах 1940 г.

14. Положение об участковых погрузочно-разгрузочных контро-рах на железнодорожном транспорте № ЦМ/937 1938 г.

15. Единые нормы выработки и положение об оплате труда на по-грузочно-разгрузочных работах 1940 г.

16. Приказ НКПС № 121/Ц от 10/VI 1940 г. «О введении единых норм выработки, тарифных ставок и положения об оплате труда на погрузочно-разгрузочных работах».

17. Инструкция по техническому обслуживанию весовых прибо-ров на железнодорожном транспорте № ЦМ/1280 1941 г.

18. Правила передачи и хранения грузовых перевозочных докумен-тов (при приказе НКПС № 606/Ц от 7/VII 1942 г.).

19. Приказ НКПС № 195/Ц от 9/VIII 1937 г. «О грузовой работе на железных дорогах».

20. Приказ НКПС № 106/Ц от 14/X 1939 г. «Об улучшении грузовой работы на железных дорогах».

21. Приказ НКПС № 112/Ц от 22/V 1939 г. «О повышении заработ-ной платы линейным работникам грузовых служб, багажных и билет-ных касс и контроля доходов» с изменениями по приказу № 254/Ц от 20/IV 1942 г.

22. Положение о премиальной системе оплаты труда линейных ра-ботников грузовых служб № ЦМ/1121 1939 г. с изменениями по при-казу № 522/Ц от 19/VI 1942 г.

23. Инструкция о производстве расчетов между железными доро-гами по суммам, выплаченным по претензиям за недостачу, порчу, утрату и за просрочку в доставке грузов № ЦМ/1213 1940 г.

24. Инструкция по рассмотрению грузовыми службами претензий за утрату, недостачу, порчу и повреждения грузов при перевозке по железным дорогам № ЦМ/1239 1940 г.

25. Положение о Центральном грузовом управлении НКПС и По-ложение о грузовой службе дороги (при приказе № 646/Ц от 17/VII 1942 г.).

2. Центральное грузовое управление НКПС и грузовые службы дороги

Организация и руководство грузовой и коммерческой работой железных дорог возложены на Центральное грузовое управление НКПС и грузовые службы дорог.

Центральное грузовое управление НКПС осуществляет следующие задачи:

а) руководит грузовой и коммерческой работой на сети железных дорог;

б) обеспечивает совместно с Центральным управлением движения НКПС выполнение дорогами государственного плана перевозок по родам грузов как в отношении обеспечения погрузки порожними вагонами, так и обеспечения клиентурой своевременной погрузки, в том числе по отдельным пунктам погрузки (крупные комбинаты, заводы и другие предприятия) по направлениям и по основным получателям грузов;

в) обеспечивает совместно с Центральным управлением движения НКПС выполнение дорогами плана выгрузки как в отношении своевременного подвода вагонов под выгрузку по станциям и к фронтам выгрузки, так и обеспечения клиентурой своевременной выгрузки;

г) разрабатывает мероприятия и предложения по выполнению дорогами государственного плана перевозок и плана выгрузки; предъявляет свои требования к Центральному управлению движения НКПС и дорогам в случае невыполнения плана породовой погрузки и плана выгрузки по причинам недостатка порожняка и слабого подвода груза для выгрузки;

д) дает заключения по предложениям Отдела планирования народнохозяйственных перевозок НКПС о разрешении выполнения внеплановых перевозок по ходатайствам наркоматов;

е) организует через грузовые службы погрузочно-выгрузочные операции, руководит механизацией погрузки и выгрузки, рациональным использованием имеющихся механизмов и внедрением новых погрузочно-разгрузочных механизмов;

ж) разрабатывает правила и инструкции по перевозкам грузов (условия приема грузов, погрузки, перевозки, выдачи грузов и т. п.), обеспечивает исправность и сохранность перевозок грузов и контроль за своевременной доставкой грузов; разрабатывает технологические процессы работы грузовых дворов, товарных контор, пунктов льдо-снабжения и других предприятий грузового хозяйства и контролирует их выполнение;

з) руководит разработкой технологических процессов работы и типовых норм времени по погрузочно-разгрузочным операциям на подъездных путях промышленности и заключением договоров с предприятиями промышленности на эксплуатацию подъездных путей;

и) предъявляет на основе Устава железных дорог Союза ССР претензии и требования от имени НКПС к грузоотправителям и для привлечения к судебной ответственности клиентов, нарушающих Устав железных дорог, а также не выполняющих плана перевозок, не выполняющих установленных норм по простоям вагонов под грузовыми операциями, допускающих недогрузки вагонов, допускающих порчу подвижного состава и т. д.;

к) организует через грузовые службы рассмотрение всех претензий клиентуры и их заявлений о пропаже и розыске грузов, о несохранности перевозок, потере документов и т. д.;

л) организует через грузовые службы розыск грузов по заявлениям клиентуры в случаях нарушения сроков доставки грузов, установленных Уставом железных дорог;

м) разрабатывает и экономически обосновывает грузовые тарифы на перевозку грузов по железным дорогам, руководит применением железными дорогами грузовых тарифов;

н) руководит через грузовые службы эксплуатацией грузового хозяйства (товарные дворы, склады и пакгаузы, механизмы, весовое хозяйство, холодильное хозяйство и т. д.); обеспечивает содержание хозяйства в исправности, своевременный ремонт его; осуществляет внедрение новейших достижений техники в области грузового хозяйства; составляет планы капиталовложений по грузовому хозяйству и контролирует их выполнение;

о) планирует контингенты рабочей силы и фонды заработной платы грузовых работников на железнодорожном транспорте; разрабатывает нормы выработки для грузовых работников и предложения по системам оплаты труда;

п) планирует потребность средств, материалов, топлива и т. д. по эксплуатации грузового хозяйства и контролирует выполнение планов по эксплуатации;

р) руководит подбором и распределением кадров руководящих грузовых работников; организует через грузовые службы подготовку и производственно-техническое обучение кадров грузовых работников массовых профессий;

с) руководит работой транспортно-экспедиционных контор (ОТЭК) и развивает их хозяйство и объем работы.

Организует контейнерные перевозки, дает заказы на контейнеры, планирует их перевозки по направлениям.

Центральное грузовое управление имеет следующую структуру: отделы — погрузки топливных грузов, продовольственных грузов, металлургических грузов, лесных и строительных грузов, грузов легкой промышленности и ширпотреба, грузов НКПС, грузов химической и резиновой промышленности, выгрузки и погрузки по направлениям, организации и условий перевозок, грузового хозяйства и механизации погрузочно-разгрузочных работ, розыска грузов, подъездных путей, холодильных перевозок, тарифов, претензионно-юридической, руководящих кадров; секторы — перевалочных грузов, массовых кадров, труда и зарплаты, планово-финансовый; группы — контроля, по внедрению изобретений и рационализаторских предложений; спецчасть; канцелярия.

Грузовая служба осуществляет руководство грузовой и коммерческой работой на дороге и обеспечивает:

1. Выполнение государственного плана перевозок народнохозяйственных грузов по родам грузов, направлениям и для отдельных получателей, а также выполнение плана выгрузки.

2. Руководит коммерческой работой станций (составление и оформление перевозочных документов, прием груза от отправителей, погрузка в подлежащий подвижной состав, маркировка грузов, опломбирование вагонов, выполнение технических норм загрузки вагонов и т. д.).

3. Разрабатывает и проводит мероприятия, обеспечивающие сохранность грузов при перевозке по железным дорогам.

4. Организует погрузочно-разгрузочные работы, производимые средствами железных дорог, и обеспечивает максимальное внедрение механизации этих работ.

5. Контролирует организацию погрузочно-разгрузочных работ на подъездных путях клиентуры, выполнение установленных норм времени на погрузку и выгрузку клиентурой, выполнение грузовых операций на подъездных путях, разрабатывает предложения по ускорению погрузочно-разгрузочных работ на подъездных путях.

6. Организует обслуживание перевозки скоропортящихся грузов (льдоснабжение и отопление) и перевозок живности (подготовка вагонов, водопой, очистка, промывка и дезинфекция вагонов после перевозки живности и животного сырья).

7. Руководит эксплуатацией грузового хозяйства (весовое хозяйство, холодильное хозяйство, погрузочно-разгрузочные механизмы, товарные дворы, склады, пакгаузы и т. д.).

8. Обеспечивает изготовление, эксплуатацию, учет и регулировку коммерческих приспособлений для перевозки грузов (хлебные щиты, брезенты, скотские решетки, кольца и т. д.).

9. Организует розыск не доставленных своевременно получателям грузов.

10. Организует подготовку кадров грузовых работников массовых профессий, подбор и оформление руководящих кадров грузовых работников.

11. Руководит транспортно-экспедиционной работой на дороге.

Структура грузовой службы установлена следующая: начальник службы, заместители начальника службы, помощник начальника службы по кадрам, инспектор по спецработе;

1) отдел породовой погрузки грузов и выгрузки,

2) отдел организации и условий перевозки,

3) актово-претензионный отдел,

4) отдел грузового хозяйства и погрузочно-разгрузочных работ,

5) отдел розыска грузов,

6) часть подъездных путей и договоров с клиентурой,

7) часть холодильных перевозок,

8) часть планово-финансовая,

9) группа кадров, труда и зарплаты.

На отделениях движения начальники грузовых служб имеют линейных помощников начальника грузовой службы.

Линейный помощник начальника грузовой службы на отделении обеспечивает совместно с начальником отделения движения выполнение государственного плана породовой погрузки по станциям, родам грузов, отправителям и основным получателям и плана выгрузки и контролирует работу ревизоров и инспекторов грузовой службы на линии.

Для выполнения этих работ линейный помощник начальника грузовой службы имеет штат ст. инженеров по породовой погрузке и выгрузке, ст. инспектора по подъездным путям, ст. ревизора по коммерческой работе и техника.

3. Подразделение перевозок по сообщениям, роду отправок, способу приема и погрузки и скорости доставки

Железнодорожные перевозки грузов в зависимости от участия в них транспортных предприятий подразделяются по сообщениям:

1) местное сообщение — перевозка в пределах одной дороги;

2) прямое внутреннее сообщение — перевозка с участием двух и более дорог;

3) прямое смешанное железнодорожно-водное сообщение — перевозка по одному перевозочному документу по железным дорогам и по водным (речным или морским) путям сообщения;

4) прямое международное сообщение — перевозка с участием железных дорог двух и более государств.

В зависимости от величины партии перевозимого груза перевозки подразделяются на:

1) мелкие отправки, если по своему весу и количеству груз не может занять полностью вагона и поэтому несколько отправок группируются и загружаются в один вагон;

2) повагонные отправки, когда груз предъявляется по одному документу в таком количестве, которое требует для перевозки представления отдельного вагона;

3) маршрутные отправки, когда груз предъявляется в таком количестве повагонных или мелких отправок одного направления, которое (количество) достаточно для формирования целого состава поезда (отправительский маршрут).

Маршруты могут быть сформированы также и самой железной дорогой путем подборки вагонов на сортировочных или участковых станциях одного направления или назначения; такие маршруты носят название технических.

По способу приема и погрузки перевозки грузов подразделяются на следующие виды:

1) перевозки счетом мест, когда груз принимается от отправителя по количеству штук или мест, указанных в накладной; такие грузы называют штучно-тарными, они могут быть без упаковки или в упаковке (таре);

2) перевозки внавалку, когда груз предъявляется без счета мест в количестве не менее одного вагона (каменный уголь, руда, лесные материалы, камень и др.);

3) перевозки насыпью (или вссыпную), когда сыпучий груз (зерно) предъявляется также без тары и перевозится путем насыпания его в вагон, как в закроем, для чего устраиваются особые заграждения в дверях вагона;

4) перевозки наливом в вагонах-цистернах; таким способом совершается перевозка разного рода жидкостей (нефть, мазут, керосин, бензин, растительные масла, спирт, кислоты и др.).

По скорости доставки грузовые перевозки подразделяются на:

а) перевозки малой скорости, совершаемые в товарных поездах;

б) перевозки большой скорости, совершаемые в ускоренных товарных или холодных поездах.

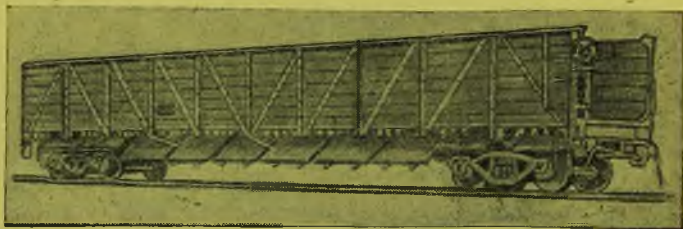
Мелкие отправки грузов допускаются к перевозке также в багажных вагонах пассажирских поездов. Такие перевозки оформляются багажными квитанциями, носят название «пассажирской скорости» (вместо прежнего названия «товаро-багаж») и допускаются лишь при наличии свободного места в багажном вагоне после удовлетворения потребности в перевозке пассажирского багажа.

4. Подвижной состав для перевозки грузов

Для перевозки груза в зависимости от его рода и условий, требуемых для обеспечения его сохранности, применяется подвижной состав различных типов. Парк товарных вагонов подразделяется на крытые и открытые вагоны и состоит из гондол, хопперов, платформ, крытых вагонов, цистерн, изотермических вагонов и вагонов специального назначения.

Товарные вагоны бывают двухосные и четырехосные (большегрузные). Двухосные товарные крытые вагоны (называвшиеся ранее «нормальными»), составляющие пока еще значительную часть товарного парка, вновь не строятся. Основным типом нужно считать четырехосный вагон.

Гондола (фиг. 1) представляет собой четырехосный открытый саморазгружающийся полувагон, предназначенный для перевозки угля, кокса, руды, балласта и тому подобных грузов.



Фиг. 1

Разгрузка сыпучих грузов (угля, балласта и др.) производится через люки, устроенные в полу вагона-гондолы, причем груз высыпается на обе стороны пути. Люки открываются при помощи механизма. Разгрузка происходит в течение 12 — 15 мин.

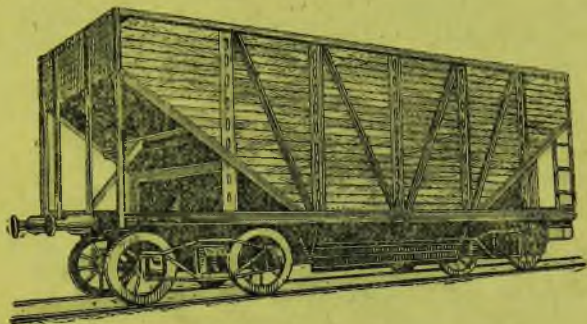
В закрытом положении крышки люков образуют ровное и плоское дно гондолы, что дает возможность использовать ее под перевозку также других грузов (шпал, сортового железа и пр.).

Хоппер (фиг. 2) относится также к числу открытых саморазгружающихся полувагонов. Торцевые стенки имеют наклон к середине полувагона. Разгрузочные люки расположены вдоль полувагона между тележками. Пол имеет наклон от продольной оси вагона в обе стороны. Наклонный пол устраивается для того, чтобы груз (руда и уголь) при открытии люков мог под силой собственного веса сползать к разгрузочным люкам и высыпаться из хоппера без посторонней помощи.

Выгрузка из хоппера должна производиться на пути, расположенном на эстакаде, иначе груз будет заваливать путь и мешать движению вагонов.

Хопперы бывают двухосные и четырехосные.

Д у м п к а р (фиг. 3) представляет собой саморазгружающийся полувагон, у которого верхний ящик, куда кладется груз, может наклоняться посредством пневматического устройства на сторону для быстрого сваливания груза. Думпкары применяются при перевозках навалочных грузов, имеющих вид больших глыб, например камней, твердой земли, которые не могут пройти через люки гондолы и хоп-



Фиг. 2

пера. Пневматический механизм допускает возможность разгрузки как одновременно всего состава поезда, так и отдельных его единиц.

П л а т ф о р м ы (фиг. 4) относятся к наиболее распространенному типу открытого подвижного состава и служат для перевозки разного рода грузов: лесных и минеральных строительных материа-



Фиг. 3

лов, черных металлов не в деле и в изделиях, автомобилей, тракторов, различных машин и пр.

Открытый подвижной состав является более выгодным в эксплуатации по сравнению с крытыми вагонами: платформы и полувагоны быстрее и удобнее загружать и разгружать, причем они дают возмож-

ность широко и наиболее эффективно применять механизацию погрузочно-разгрузочных работ.

Платформы бывают двухосные и четырехосные.

Платформа двухосная старой постройки подъемной силой 16,5 или 18 *t* имеет четыре откидных борта (по два с каждой стороны) и по одному с торцевой стороны. В поднятом состоянии борты удерживаются в средней части специальными болтовыми затворами, а по концам — крюками (закладками).

С 1930 г. двухосные платформы строятся подъемной силой в 20 *t* на железной раме. Такая платформа имеет шесть продольных и два поперечных откидных борта. Четырехосные платформы строятся сплошь железные.

Для перевозки особо тяжелых и громоздких грузов имеются специальные платформы увеличенной подъемной силы (80, 100 и 150 *t*), которые носят название **транспортеров**; они имеют прочную железную балку, опирающуюся на две многоосные тележки (фиг. 5).

Крытые вагоны предназначены для перевозки грузов, требующих защиты от атмосферных осадков и загрязнения при перевозке; эти же вагоны используются для перевозки без тары (насыпью) хлебных зерновых грузов, массовых навалочных грузов (уголь, дрова, картофель и др.), а также для перевозки живности.

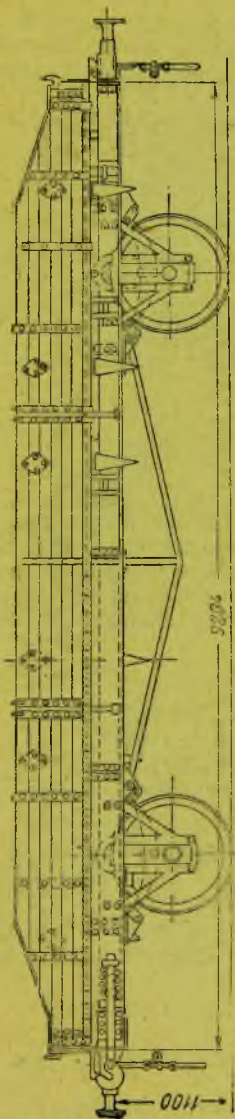
Крытые вагоны старого типа — двухосные, подъемная сила их 16,5 или 18 *t*.

С 1915 г. двухосные вагоны строились подъемной силы в 20 *t* с обрешеткой из углового железа.

Основным современным типом крытых вагонов является четырехосный большегрузный 50-*t* вагон.

Каждый крытый вагон имеет две задвижные двери и в верхней части кузова четыре люка.

Вагонная дверь в нижней части имеет ролики, на которых и передвигается по рельсу, прикрепленному к обвязочному брусу (фиг. 6). Для запираания дверей и

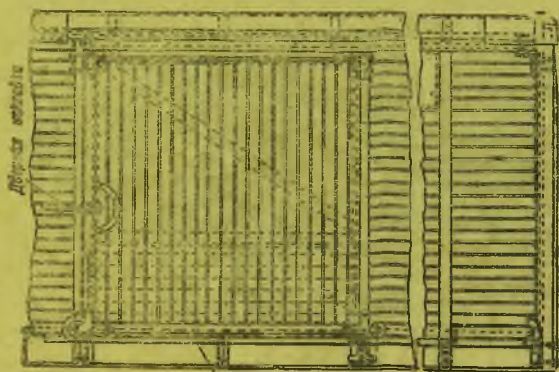


Фиг. 4

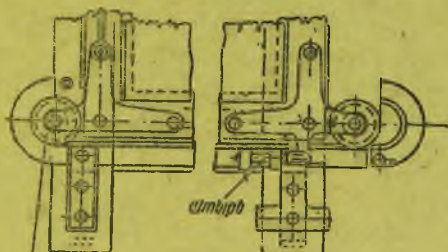
навешивания пломб устраивается накладка, которая имеет два ушка; при закладывании на крайнее ушко остается небольшой просвет, который необходим при перевозке некоторых гру-



Фиг. 5



Дверной рельс



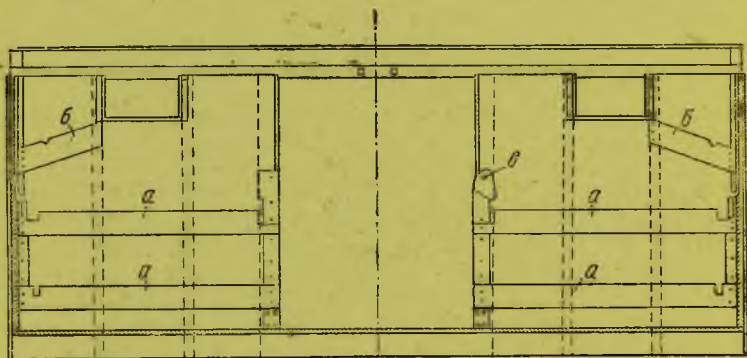
Дверной рельс

зов (живности, скоропортящихся и др.). Чтобы предупредить возможность проникания в вагон путем отвода нижней части двери в сторону, устраивается специальное приспособление, состоящее из штыря и пробоя. При закрытии двери штырь входит в пробой и препятствует поднятию двери и отведению ее в нижней части. В вагонах новой кон-

струкции вместо штыря устраивается предохранительная лапка, которая также препятствует снятию двери с рельса и отведению ее в сторону.

Люки делаются из железа на петлях в нижней части, при открытии откидываются наружу; для запираания имеются вращающиеся изогнутые рычажки (цапки), которые входят в щель, образуемую планкой, приделанной к стойке. Для предотвращения отхода рычажка от сотрясения во время движения поезда люки оборудуются специальными приспособлениями системы Бондаренко.

Для возможности приспособления под людские перевозки каждый крытый вагон (фиг. 7) имеет несъемное оборудование. Вагон оборудуется восемью стенными досками *а*, привинченными шурупами к продольным стенкам и служащими опорой накладываемых на них сьем-



Фиг. 7

ных досок для сидения и лежания; для устройства полок устроены четыре большие колобашки *б*, привинченные к продольным стенкам вагона с наклоном в сторону лобовых стенок; по бокам около каждой двери имеются вращающиеся малые колобашки *в*, посредством которых укрепляются закладные доски в случае приспособления вагона под перевозки лошадей.

Для перевозки крупного рогатого скота имеются специальные двухосные вагоны. Крыша этих вагонов устраивается с изоляцией, которая в зимнее время задерживает тепло в вагоне, а летом препятствует нагреванию от солнечных лучей. Для корма и воды внутри вагона имеются специальные корыта и кормушки; для того чтобы была возможность открывать двери, в дверных проемах поставлены решетки, укрепленные на петлях к стойкам; для хранения корма (сена, фуража) в средней части вагона над дверным пространством имеются полаты (сеновал). Перевозимый скот устанавливается поперек вагона головами к продольной стене и привязывается к кольцам, ввернутым в брус, прикрепленный к стойкам кузова вагона.

Для перевозки мелкого скота (овец, свиней и др.) имеются специальные двухъярусные решетчатые вагоны. Для кормления скота в обоих

ярусах устроены специальные кормушки, а для водопоя — железные оцинкованные корыта.

Вагоны для перевозки взрывчатых и легковоспламеняющихся грузов (пороховые) с внутренней стороны обиваются войлоком, причем все щели тщательно заделываются, чтобы не допустить попадания внутрь вагона искр, а также в целях устранения возможности образования искр внутри вагона.

Вагоны-цистерны (фиг. 8) относятся к специальному типу подвижного состава и предназначены для перевозки разного рода жидкостей (нефти, керосина, бензина, растительных масел, спирта и пр.).

На наших железных дорогах имеется до 250 типов цистерн, различных по объему и размерам.



Фиг. 8

С 1931 г. строятся только два типа цистерн: двухосные подъемной силы 25 т и четырехосные — 50 т.

Наверху по середине котла цистерны делается колпак. На нем устраивается люк с горловиной, допускающей герметическое закрытие крышки и запломбирование ее. Через этот люк производят налив цистерн и опускаются рабочие внутрь котла цистерны при очистке и ремонте его. Сбоку колпака снаружи имеется мостик с лестницей на обе стороны цистерны.

Для слива жидкости в низу цистерны имеется отверстие, соединенное посредством тройника с двумя трубами, идущими на обе стороны цистерны и закрывающимися снаружи гайками (заглушками).

Сливное отверстие закрывается клапаном, стержень которого оканчивается в колпаке маховика. Для открытия или закрытия сливного отверстия нужно открыть колпак и повернуть находящийся в нем маховик, соединенный с клапаном.

В бензиновых и спиртовых цистернах сливной прибор внизу не устраивается и слив производится путем выкачивания через трубу, находящуюся в колпаке цистерны.

Спиртовая цистерна помещается в деревянном кузове для предохранения перевозимой жидкости от действия солнечных лучей.

Кислотные цистерны в зависимости от рода кислот имеют внутри изоляцию (из резины, свинца, алюминия и т. п.), предохраняющую котел цистерны от разъедания. Котлы цистерн для перевозки кислот, боящихся промерзания (например, олеума), покрываются снаружи изоляцией из шевелина, обшитой сверху железом.

Бензиновые, спиртовые и кислотные цистерны имеют в крышке колпака предохранительный клапан для выпуска образующихся внутри цистерны газов.

Для перевозки жидких грузов, застывающих при высоких температурах (например, битума), на небольшие расстояния применяются



Фиг. 9

обыкновенные цистерны, котлы которых покрыты асбесто-шевелиновой изоляцией, не допускающей быстрого остывания жидкости. Такие цистерны называют *цистернами-термосами*. Битум в них наливают при температуре $180 - 200^{\circ}$, с тем чтобы до пункта слива температура держалась выше 80° (температуры застывания). При перевозке битума на большие расстояния цистерны оборудуются специальными трубами (змеевиками), по которым пропускается пар для расплавления застывшего битума на месте слива.

Практика применения цистерн-термосов показала, что при налипании горячего битума и застывании его змеевики часто портятся от деформации, и тогда разогреть застывший битум и разгрузить его чрезвычайно трудно.

Поэтому для перевозки битума стали применять специальные *бункерные полувагоны*, напоминающие собой опрокидывающиеся вагонетки для земляных работ. Бункеры изготавливаются из котельного железа и представляют собой двухстенные сосуды. В верхней и нижней частях бункеры имеют отверстия, через которые пространство между стенками заполняется паром. Пар проходит от нижнего отверстия к верхнему и подогревает битум, прилегающий к стенкам, вследствие чего при опрокидывании бункера битум легко вываливается из него глыбой.

Изотермические вагоны (фиг. 9) являются наиболее распространенным типом специальных крытых вагонов; они предназначены для перевозки скоропортящихся грузов (мяса, масла, рыбы, молока, фруктов и т. п.).

Устройство изотермических вагонов должно обеспечивать возможность поддержания внутри вагона постоянной температуры, необходимой в зависимости от рода перевозимого продукта и не зависящей от температуры наружного воздуха. Это достигается: а) изоляцией пола, стен и крыши вагона особыми изоляционными (нетеплопроводными) материалами, б) охлаждением льдом, загруженным в специальные помещения вагона (летом), и в) нагреванием специально устанавливаемыми печами (зимой).

Двери вагона делают двойными створчатыми, открывающимся наружу; двери имеют прокладку для плотного прилегания и запоры, устраняющие возможность самопроизвольного открывания.

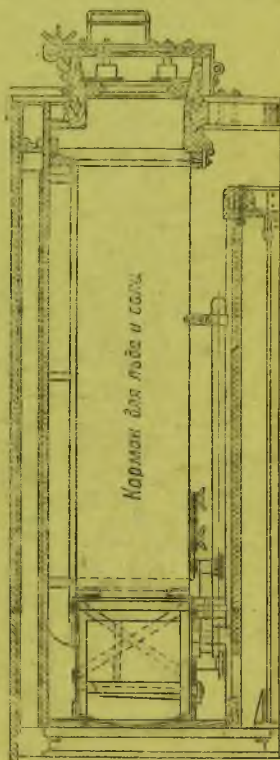
В качестве изоляционных материалов применяются: войлок, пробковые плиты, шевелин (полотнища, состоящие из слоев чесаной пакли и водо- и воздухо непроницаемой бумаги), термоизолит (плиты из отходов бумажного и деревообделочного производства), альфоль (алюминиевая фольга), торфолеум и др.

Пол вагона для предохранения его от влияния влаги покрыт оцинкованным железом; на полу уложены деревянные решетки, предохраняющие его от повреждения и обеспечивающие циркуляцию воздуха под грузом.

Для загрузки льда у торцевых концов изотермического вагона помещаются так называемые карманы, деревянные или металлические (фиг. 10).

Для набивки льда и соли на крыше вагона над карманами устроены загрузочные люки, закрывающиеся двумя крышками каждый.

Деревянные решетчатые карманы, одинарные или двойные, представляют собой обрешетку (клетку) прямоугольного сечения. Нижнее основание кармана (колосниковая решетка) сделано из деревянных брусков, расположенных с прозорами вдоль вагона. Для очистки карманов от льда и загрязнений после выгрузки из вагона перевезенного груза в передней нижней части кармана имеются дверцы.



Фиг. 10

Решетчатые металлические карманы устраиваются из оцинкованного железа в виде клетки.

Другого типа карманы, так называемые танковые, устраиваются из оцинкованного железа в виде ящиков квадратного сечения. У каждой торцевой стенки вагона расположено по четыре таких кармана, соединенных внизу и сверху попарно.

На полу вагона под карманами для слива отработанного рассола и талой воды устроены поддоны из листового оцинкованного железа. Из поддона рассол попадает в сифонную трубу, конец которой опущен в чашку.

Сифон действует как гидравлический затвор; назначением его является выпуск талой воды или рассола наружу; в то же время сифон препятствует наружному тепловому воздуху проникать в грузовое помещение вагона.

Внутри вагона около карманов на расстоянии 100 мм от них устраиваются щиты для усиления естественной циркуляции воздуха в грузовом помещении; кроме того, щиты защищают груз от попадания на него льда и соли, а также от подмораживания при льдо-соляном охлаждении.

Изотермические вагоны в зависимости от внутреннего оборудования и назначения для перевозки тех или иных скоропортящихся грузов делятся на три типа.

Первый тип — вагоны-ледники, годные для перевозки всех видов скоропортящихся грузов (мороженных, охлажденных и теплых). Эти вагоны имеют следующее оборудование: а) решетчатые или танковые карманы; б) вентиляционные устройства в виде четырех воздухоприемных коробок и двух потолочных вытяжных вентиляторов; в) напольные решетки; г) балки с железными оцинкованными крючьями для подвески мясных туш; д) настенные доски, позволяющие устраивать полки для укладки груза в мягкой таре; е) деревянные изолированные щиты у карманов для льда; ж) сифоны (сливные устройства) для спуска рассола и талой воды.

Второй тип — изотермические вагоны, предназначенные для перевозки молока. Эти вагоны оборудованы: а) решетчатыми карманами для набивки льдом при летних перевозках; б) постоянными приборами отопления для зимних перевозок; в) постоянными или откидными полками для погрузки молока в два яруса. Отопление бывает паровое, водяное или печное. Приборы парового или водяного отопления состоят из газовых труб, расположенных на продольных стенках вагона между карманами для льда и дверью. Источник тепла (пар или вода) подводится или от паровоза или от специального устанавливаемого в поезде вагона-котла паровоза отопления. При печном отоплении карманы для льда делаются не на всю ширину вагона, а лишь на две трети; остальная треть ширины вагона занимает печь; она устроена и установлена таким образом, что обслуживание в пути производится без захода в вагон. Пол молочного вагона взамен деревянных решеток покрывается железными полосами для предупреждения быстрого изнашивания от перетаскивания бидонов.

Третий тип — вагоны для перевозки минеральных вод («нарзанные»), живой рыбы и так называемые вентиляционные.

Нарзанные вагоны приборов охлаждения не имеют, а оборудованы лишь приборами вентиляции в виде воздухонагнетательных раструбов (под полом вагона) и вытяжных вентиляторов в крыше вагона.

В зимнее время в таком вагоне устанавливается постоянное печное отопление.

Живорыбные вагоны предназначены для перевозки живой рыбы и мальков и имеют следующее оборудование: а) два металлических или деревянных резервуара, обитых внутри оцинкованным железом; б) два водоспускных крана или вентиля; в) деревянные карманы для льда, обитые внутри оцинкованным железом; г) два волнореза; д) одну типовую печь; е) усовершенствованные водоприемные брезентовые или железные рукава для быстрого набора воды в баки.

Вентиляционные вагоны предназначены для перевозки плодово-овощей в летний период и некоторых скоропортящихся грузов в зимний период. Такие вагоны карманами для льда не оборудованы, а имеют лишь приспособления для усиленной вентиляции. По мере поступления в ремонт эти вагоны переделываются в вагоны-ледники первого типа; на сети их осталось небольшое количество.

Изотермические вагоны снаружи окрашены в белый цвет, все металлическое оборудование и ходовые части — в черный, а внутренние стены — в серый или светложелтый. Окраска изотермических вагонов с наружной стороны в белый цвет делается потому, что этот цвет отражает солнечные лучи и лучше предохраняет вагон от нагревания.

На продольных стенках изотермических вагонов кроме общеустановленных знаков и надписей указываются также: тип вагона (римской цифрой I, II или III), вес льда, грузоподъемность со льдом, опись оборудования вагона.

Необходимо обратить внимание, что на дорогах еще находятся в обращении (до переделки их при капитальном ремонте) изотермические вагоны с обозначением типа по прежней классификации. Таким образом, с одинаковым трафаретом могут встретиться вагоны по существу двух различных категорий: под цифрой II — молочные и вагоны-ледники, не допускающие вентиляции и подвески мясных туш; под цифрой III — молочные и нарзанные.

На каждом грузовом вагоне должны быть следующие четкие знаки и надписи: государственный герб, знаки НКПС, название дороги приписки, время и место постройки, время и место производства периодического ремонта и ревизии букс и тормозов, номер вагона, тара и подъемная сила.

Основными элементами характеристики товарного вагона являются: его подъемная сила (или грузоподъемность), т. е. максимальный вес груза, допускаемый к загрузке в вагон, и тара вагона, т. е. вес самого вагона в порожнем состоянии. Отношение тары к подъемной силе называется коэффициентом тары. Чем меньше коэффициент тары, тем выгоднее вагон с точки зрения его эксплуатации.

В табл. 1 приведена характеристика основных типов подвижного состава.

Т а б л и ц а 1

Род вагонов	Подъем- ная сила в т	Размеры кузова в мм			Объем кузова в м³
		длина	ширина	высота	
Гондола	60	12 700	2 985	1 880	66,7
Хоппер	50	9 000 ¹⁾	3 074	2 880	53,34
Хоппер	25	2 610	2 996	1 900	26,0
Хоппер		5 920 ¹⁾			
Хоппер		2 100			
Платформы:					
Двухосная	16,5	9 204	2 740	229	—
Двухосная высокобортная	20	9 204	2 714	625	—
Четырехосная	50	13 000	2 870	450	—
Крытые вагоны:					
Двухосный	16,5	6 400	2 750	2 200	39,0
Двухосный с железными стойками	20	6 600	2 810	2 500	45,4
Четырехосный	50	13 088	2 750	2 500	89,3

1) Цифра в числителе показывает размер длины кузова вверх, цифра в знаменателе—внизу у рамы.

Г Л А В А I

УСТРОЙСТВА ДЛЯ ГРУЗОВОЙ РАБОТЫ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЯХ

1. Общие положения

«Станцией называется раздельный пункт, имеющий путевое развитие, позволяющее, кроме операций по скрещению и обгону поездов, производить также постоянные операции по приему и выдаче грузов, а при развитых путевых устройствах также и формирование поездов» (ПТЭ, § 248).

«Железнодорожные станции в зависимости от характера работы делятся на: а) пассажирские, б) грузовые (товарные) и в) объединенные станции, производящие пассажирские и грузовые операции. Станции по техническим признакам делятся на: а) сортировочные, б) участковые станции, в) промежуточные станции» (ПТЭ, § 249).

«Границами территорий станций, разъездов и обгонных пунктов со стороны перегонов являются входные семафоры и светофоры» (ПТЭ, § 250).

«Грузовые (товарные) станции организуются в крупных центрах, где грузооборот достигает больших размеров как по отправлению, так и по прибытию грузов.

Основными задачами грузовой (товарной) станции являются: прием и отправление грузов в точном соответствии с государственным планом погрузки, хранение и выдача прибывших грузов получателям и в случаях, предусмотренных законом, выполнение погрузочно-разгрузочных работ» (Положение о железнодорожной станции, пп. 21 и 22).

Сортировочная станция имеет основной задачей формирование по плану товарных поездов и сортировку мелких отправок грузов по пунктам назначения с целью сокращения расхода вагонов и ускорения доставки грузов в вагонах прямого следования.

Участковая станция является станцией смены локомотивов.

Специальные пассажирские станции организуются в больших городских или промышленных центрах.

Характерной особенностью грузовой станции является преобладание на ней операций по погрузке-разгрузке вагонов.

Различают четыре основных типа грузовых станций:

1) **п о г р у з о ч н ы е**, имеющие погрузку свыше 100 вагонов в сутки и незначительную выгрузку; сюда относятся станции, обслуживающие погрузку массовых грузов — угля, руды, флюсов, леса, строительных материалов, а также станции налива нефтепродуктов;

2) выгрузочные, имеющие выгрузку свыше 100 вагонов и незначительную погрузку (например станции, обслуживающие заводы сырьем, топливом и т. д.);

3) погрузочно-выгрузочные, имеющие свыше 100 вагонов суточной выгрузки и значительную погрузку; к таким станциям относятся, например, грузовые (товарные) станции, обслуживающие крупные населенные пункты;

4) прочие — с меньшим объемом погрузочно-разгрузочных операций.

Вагоны, погруженные на грузовых станциях, а также порожние из-под выгрузки или отправляются отдельными поездами, сформированными на этих же станциях, или передаются на сортировочную станцию в виде передач, которые составляются без подборки вагонов по назначениям.

Открытие станций для перевозочных (коммерческих) операций допускается с разрешения НКПС после представления управлением дороги данных об экономическом обследовании района, тяготеющего к проектируемой станции.

При экономическом обследовании района тяготения должно быть выяснено следующее:

1) какие производственные и сельскохозяйственные предприятия имеются в районе;

2) какое количество и каких грузов они ежегодно и в ближайшее пятилетие должны отправлять и получать по железной дороге через проектируемую станцию;

3) перспективы развития добывающей, обрабатывающей и сельскохозяйственной промышленности;

4) численность населения района и ожидаемое количество пассажиров;

5) прочие данные, характеризующие предстоящий объем работы проектируемой станции.

На основе материалов экономического обследования разрабатывается проект путевого развития станции и ее устройств для грузовых и пассажирских операций: количество и тип складочных помещений, род погрузочно-разгрузочных приспособлений и механизмов, размеры пассажирского здания, штат станционных работников, размер необходимых капиталовложений и эксплуатационных средств и пр.

Об открытии станции НКПС публикует в «Сборнике правил перевозок и тарифов железнодорожного транспорта».

«Станцией управляет начальник, который является единоличным руководителем и организатором работы станции и несет полную ответственность за всю работу станции и за точное исполнение служебных обязанностей всеми работниками станции, в особенности за выполнение станцией государственного плана погрузки, за своевременную выгрузку и выдачу грузов получателям, за обеспечение безопасности движения поездов и маневров в пределах станции, за правильное использование подвижного состава, за правильный учет и отчетность, в частности учет наличия и использования вагонов» (Положение о железнодорожной станции, п. 3).

На крупных станциях с большим объемом маневровой работы применяется система диспетчерского командования.

Диспетчерская система является наиболее совершенной формой оперативного управления при наличии тесной взаимной зависимости между отдельными звеньями производственного процесса. Правильно примененная диспетчерская система обеспечивает на основе единства командования наилучшую согласованность в работе этих звеньев.

На больших грузовых станциях, не имеющих транзитных вагонов и перерабатывающих исключительно вагоны под грузовыми операциями, станционный диспетчер, командуя маневровой работой по подаче и уборке вагонов, должен также давать руководящие указания и задания работникам грузового двора в отношении порядка и сроков выполнения грузовых операций.

Станционный диспетчер должен иметь связь со всеми составительскими бригадами, выполняющими маневровую работу под его командованием, с некоторыми стрелочными постами, погрузочно-разгрузочными пунктами, весовыми и контрольными будками, с основными погрузочно-разгрузочными пунктами.

Кроме того, станционный диспетчер должен иметь телефонную связь с диспетчером отделения, с начальником станции, с дежурными по паркам станции, с дежурным по депо, с осмотрщиками вагонов, с заведующим грузовым двором и с товарной канторой.

Основой для оперативного планирования и руководства работой станции является диспетчерский график.

Станционный диспетчерский график должен отражать следующие основные процессы в работе станции:

1) данные о прибытии на станцию и об отправлении со станции вагонов с указанием номеров поездов или передач, времени прибытия или отправления, количества вагонов, а также сведения о распределении вагонов по их роду, назначению и по роду основных специально учитываемых грузов (график прибытия и отправления вагонов);

2) данные о распределении вагонов по станционным паркам и путям, их передвижениях, маневровой обработке, сроках начала и готовности грузовых операций, а также продолжительности занятия маневрами вытяжных путей (график распределения и обработки вагонов);

3) данные о работе каждого маневрового и приписанного к станции вывозного локомотива.

Станционный диспетчер является командиром смены и в течение своего дежурства осуществляет единоличное командование всей работой станции, обеспечивая выполнение заданий в строгом соответствии с графиком движения поездов.

При наличии крупных предприятий, имеющих свои транспортные цехи, диспетчер должен устанавливать согласованность в работе, основанную на взаимной осведомленности о подлежащих выполнению заданиях, ходе и условиях работы. Для закрепления такой согласованности следует установить одновременное дежурство смен работников транспортных цехов обслуживаемых предприятий с определенными сменами станции.

Под погрузку предусмотренных суточным планом грузов одинакового назначения необходимо предоставлять вагоны с таким расчетом, чтобы при сборке получить правильно сформированные составы или укрупненные группы однородного назначения. Получение укрупненных групп вагонов по предусмотренным суточным планом назначениям грузов может быть достигнуто путем распределения погрузки по периодам суток, с тем чтобы погрузка определенного назначения не распылялась мелкими партиями по разным подачам и в разные сроки. Погрузка грузов каждого определенного назначения должна производиться с таким расчетом, чтобы вагоны были готовы к отправлению по установленному для данного назначения расписанию.

На станциях со значительным объемом погрузочно-разгрузочных операций, выполняемых средствами железной дороги, применяется диспетчерская система руководства этими операциями. На таких станциях назначается диспетчер по грузовым работам для оперативного планирования и централизованного командования грузовыми операциями.

Грузовой диспетчер обеспечивается телефонной связью с основными пунктами погрузки и выгрузки, получает заблаговременную информацию о подходе грузов и порожняка, ведет график выполнения грузовых операций, распределения и работы грузчиков.

Особенно эффективным может быть такое командование на тех станциях, на которых имеется значительное количество грузовых пунктов и значительная часть грузовых операций производится средствами железной дороги.

Обязанности грузового диспетчера и взаимоотношения его со станционным диспетчером сводятся к следующему:

1. Грузовой диспетчер, имея непосредственную диспетчерскую связь с бригадами погрузки-выгрузки, ведет график, на котором фиксирует: а) план погрузки-выгрузки на смену; б) наличие грузчиков в смене и распределение их по бригадам; в) предварительные заявки станционного диспетчера о намеченном времени подачи вагонов и об их количестве по пунктам подачи, а также предупреждения о точном времени подачи; г) моменты подачи вагонов под грузовые операции, начала и готовности грузовых операций, уборки вагонов с указанием количества вагонов; д) количество грузчиков, работающих на каждом отдельном грузовом пункте и с каждой отдельной группой вагонов, и номер их бригады; е) результаты работы за смену в целом и по отдельным бригадам.

2. На основе сменного задания на погрузку и выгрузку, положения на путях перед началом смены и предварительной заявки станционного диспетчера о подаче вагонов грузовой диспетчер составляет оперативный план работы на свою смену и распределяет бригады грузчиков по пунктам погрузки-выгрузки.

3. Грузовой диспетчер должен систематически следить за ходом работ в течение смены, не допуская превышения установленных сроков на операции и распределяя бригады по грузовым пунктам с таким расчетом, чтобы обеспечить начало грузовой операции без задержки поданных вагонов в ожидании грузчиков. Для этой цели

к моменту подачи вагонов грузчики должны быть на месте с подготовленными приспособлениями для грузовых операций применительно к роду груза (мостки, тележки, лопаты и т. п.).

4. В случае замедления в работе или доклада исполнителей о затруднениях грузовой диспетчер обязан немедленно принимать меры к обеспечению нормального хода работы (назначение дополнительных грузчиков, направление локомотива для перестановки вагонов и т. п.).

5. Грузовой диспетчер должен в течение всей смены поддерживать оперативную связь со станционным диспетчером по вопросам подачи вагонов под грузовые операции и сроков окончания грузовых операций.

6. Руководствуясь соображениями о правильном распределении и использовании грузчиков, грузовой диспетчер обязан выполнять все указания станционного диспетчера о срочном окончании в первую очередь грузовых операций с теми или иными определенными вагонами или группами вагонов.

Правильная организация работы станции, четкость и быстрота выполнения ею операций, связанных с приемом к отправлению и выдачей прибывающих грузов, имеют влияние не только на непосредственное выполнение транспортного процесса самой железной дорогой, но отражаются также и на работе соприкасающихся с железной дорогой организаций.

Основные задачи правильной организации перевозочной операции грузовой станции и вообще станции, производящей грузовые операции, могут быть сведены к следующему:

1) прием и выдача грузов и связанное с этим оформление всех документов в кратчайший срок, чтобы отправители и получатели, а также их авто-гужевые средства задерживались на станции наименьшее количество времени;

2) сокращение до минимума времени нахождения вагонов под погрузкой и выгрузкой грузов;

3) обеспечение сохранности перевозимых грузов.

Для выполнения всех функций, связанных с перевозкой грузов, станции должны иметь следующие основные устройства:

1) сооружения для хранения грузов;

2) пути для подачи вагонов под погрузку и выгрузку к пакгаузам и складам;

3) весы;

4) инструменты и приспособления для погрузочно-разгрузочных работ, приспособления и механизмы для подъема и передвижения грузов;

5) помещения (конторы) для составления перевозочных документов и производства расчетов с клиентурой;

6) надлежаче огражденный грузовой двор.

2. Складочные помещения

Железные дороги должны иметь сооружения для временного хранения грузов на станциях от момента приема от отправителя до погрузки в вагон и от момента выгрузки прибывшего груза до выдачи его получателю.

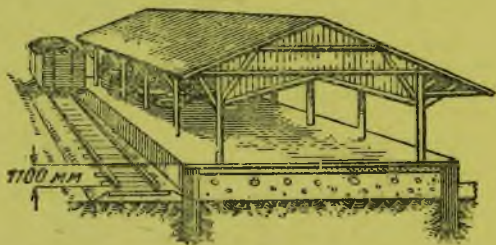
Основными типами сооружений для хранения грузов являются пакгаузы, крытые и открытые платформы (фиг. 11 — 13). Пакгаузы и платформы устраиваются таким образом, чтобы с одной стороны был подъезд для авто-гужевого транспорта, а с другой — рельсовая колея для установки на ней вагонов.



Фиг. 11

Пакгаузы и грузовые платформы должны быть оборудованы так, чтобы обеспечивалось быстрое и удобное производство грузовых операций.

Пол пакгауза и грузовой платформы должен находиться почти на одном уровне с полом товарного вагона и возвышаться над головкой рельса на 1 100 мм; при этом должна быть обеспечена возможность дезинсекции (уничтожение вредных насекомых — клеща, жучка-долгоносика и др.) и дератизации (истребление крыс, мышей и других грызунов) подпольного пространства.



Фиг. 12

Авто-гужевые подходы устраиваются с таким расчетом, чтобы площадка экипажа была на одной высоте с полом складочного помещения.

Для обеспечения быстрого и удобного перемещения грузов из вагона в пакгауз и обратно устраивают тротуар, или рампу вдоль продольных и, изредка, торцевых стен пакгаузов. Такая рампа предназначена для перемещения груза на тележках в тех случаях, когда двери поданных под погрузку-выгрузку вагонов не совпадают с дверями пакгауза. Хранение груза на рампе не допускается.

Ширина рампы со стороны путей должна быть от 1,5 до 3 м.

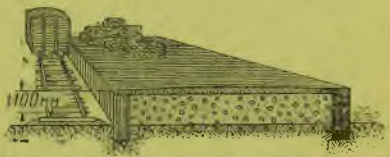
Зазор (промежуток) между краем пакгаузной рампы и полом вагона во время погрузочно-разгрузочных работ закрывается перекидным трапом, или мостиком.

Для возможности производства работ в ненастную погоду пакгаузы имеют свесы крыши (козырьки), закрывающие промежуток между пакгаузом и вагоном с одной стороны и дающие прикрытие для грузовых экипажей с другой стороны.

Ширина пакгаузов бывает от 10 до 30 м.

На грузовых платформах и в пакгаузах в необходимых случаях устраиваются отапливаемые помещения (будки) из огнестойких материалов для весовщиков.

Указанные типы складочных помещений используются в зависимости от рода груза: закрытые пакгаузы — для хранения ценных грузов, крытые платформы — для менее ценных, но подверженных порче от дождя и снега, открытые платформы — для прочих грузов. Для складывания массовых навалочных грузов предназначаются открытые площадки, мощенные камнем, бетонированные, битумированные или, наконец, просто выровненные и имеющие водоотводные каналы, устраняющие скопление дождевой воды и образование грязи.



Фиг. 13

Складочные помещения (пакгаузы, платформы, площадки) специализируются по роду грузов и направлениям. Порядок специализации складов зависит от размера и характера грузопотока. Во всяком случае должны быть отведены отдельные склады для отправляемых и прибывающих грузов, причем склады располагаются так, чтобы была устранена встречность авто-гужевого перевозок и не создавалась сутолока при ввозе и вывозе грузов.

Размер складочной площади зависит от количества и рода груза и срока хранения.

Среднее количество ежедневно поступающего на склад груза q в тоннах определяется по формуле

$$q = \frac{\alpha Q}{365},$$

где Q — годовой грузооборот;

α — коэффициент неравномерности, принимаемый от 1,2 до 1,4.

Общая складочная площадь P , необходимая для хранения данного количества груза в течение x дней, составит

$$P = \frac{q x \beta}{p},$$

где p — нагрузка на 1 м² пола в т;

β — коэффициент увеличения площади на проходы, принимаемый от 1,35 до 1,50;

x — средний срок хранения груза на складе; этот срок при расчете площади принимается: для навалочных грузов — до

3 суток, для грузов прибытия — 2 суток, для грузов отправления на больших станциях — 1 сутки и на малых станциях — 1,5 — 2 суток.

Нагрузка на 1 м² складской площади для различных грузов резко колеблется и зависит от рода груза, способов укладки, средств механизации и т. п. Для пакгаузов прибытия средняя нагрузка ориентировочно составляет 0,80 т, а для пакгаузов отправления — 0,65 т.

При проектировании складочные площади определяются для каждой станции опытным путем с учетом характера грузопотока и других местных условий.

3. Противопожарные мероприятия

Задачи сохранения социалистической собственности в виде материальных ценностей, хранящихся на складах, требуют организации противопожарной защиты этих ценностей. Вред пожара заключается не только в непосредственном уничтожении материальных ценностей (грузов), но и в том, что даже в случае своевременного прекращения пожара и недопущения его распространения (локализации его) многие грузы портятся от воды или разных химических составов, применяемых при тушении пожара.

Противопожарные мероприятия могут быть разделены на две группы.

К первой группе относятся мероприятия предупредительного (профилактического) характера: соответствующее конструктивное устройство складов (огнестойкие стенки, безопасное отопление и освещение, разрывы между зданиями и пр.); правильное размещение и хранение легкогорючих, самовозгорающихся и взрывчатых предметов и грузов; установление определенного порядка пользования огнем на складах; содержание складов в чистоте; организация пожарной охраны.

Ко второй группе относятся мероприятия по локализации начавшегося пожара и борьбе с огнем: оборудование складов установками, аппаратами и инвентарем по тушению огня и установление определенной системы и порядка тушения пожара.

При наличии отопляемого помещения должен быть установлен тщательный уход за отопительными приборами: дверцы топок плотно закрываются, и перед ними к деревянным полам прибиваются железные листы; печи и дымоходы белятся, так как тогда легче обнаружить трещины по копоти, остающейся на побеленных стенках; устанавливается надзор за очисткой дымовых труб от сажи и за исправностью печей.

При устройстве электрического освещения необходимо учитывать потребность складов в освещении, не допуская перегрузки осветительной сети, так как это связано с опасностью пожара. За состоянием электрической проводки и ее изоляцией нужно тщательно следить, так как соединение проводов нередко является причиной пожара.

В местах, отведенных для курения, обязательно устанавливается кадка с водой, куда бросаются окурки. В соответствующих местах вывешиваются объявления: «Огнеопасно», «Курить запрещается» и т. д.

Для оповещения о возникшем пожаре и вызова пожарной команды кроме телефонов применяется устройство электрической сигнализации. Согласно инструкции по сигнализации на железных дорогах звуковой сигнал пожарной тревоги подается одним длинным и двумя короткими звуками, непрерывно повторяющимися до прибытия пожарной команды.

Наиболее распространенным способом тушения пожаров является заливание водой. Поэтому все места хранения грузов должны быть оборудованы водопроводом и достаточным количеством кранов, около которых помещаются пожарные рукава. Доступ к кранам должен быть всегда свободен и не должен загромождаться грузами.

На грузовых платформах устанавливаются чаны с водой и мо- чальными швабрами. На зимнее время бочки с водой убираются.

Необходимо иметь в виду, что не все охваченные пожаром материалы можно тушить водой. Например, негашеная известь при поливании водой нагревается настолько, что может сама вызвать воспламенение легкогорючих предметов — бумаги, сена, соломы. Карбид кальция при поливании водой выделяет легко взрывающийся газ — ацетилен. Все вещества, которые легче воды и не смешиваются с ней, например эфир, бензин, керосин, жиры, масла, нефть, лаки, олифа, смола, сера и др., при тушении их водой всплывают на ее поверхность и, продолжая гореть, уносятся стекающей водой и разносят пламя в другие места.

Для тушения огнеопасных жидкостей и газов применяются разные вещества и способы, позволяющие изолировать горящие материалы от кислорода воздуха, например углекислый газ, засыпка песком и т. п.

В местах хранения огнеопасных жидкостей и газов необходимо иметь сухой песок и лопаты.

На складах должен быть запас пожарного инвентаря: топоры, багры, лестницы, ведра, гидropульты и пр.

Для тушения пожаров применяются также огнетушители разных систем. Принцип устройства и действия их такой: в сосуд цилиндрической или конической формы наливается водный раствор соды или другой щелочи: внутри сосуда в запаянной трубке, помещенной в металлической сетке, находится серная или соляная кислота; огнетушитель приводится в действие особым ударником, проведенным снаружи к трубке с кислотой; от удара о пол ударник разбивает трубку, и находящаяся в ней кислота соединяется со щелочью, вследствие чего происходит бурная химическая реакция, при которой выделяется под увеличенным давлением большое количество углекислого газа; выбрасываемая струя очень хорошо тушит огонь, так как в ней содержатся соли и углекислота. В огнетушителях, находящихся в неотопляемых помещениях, к раствору соды добавляют другие примеси (например, глицерин), делающие его незамерзающим.

Пенные огнетушители применяются для тушения легковоспламеняющихся жидкостей и газов; такие огнетушители выбрасывают струю пены, покрывающей горящее место, изолирующей его от притока кислорода воздуха и таким образом прекращающей огонь; для образования пены в раствор прибавляют большей частью лакричный корень.

Огнетушители должны быть постоянно заряжены и подвешены на видных и доступных местах.

Для железнодорожных сооружений, станций, обустройств, помещений и подвижного состава установлены особые нормы обеспечения пожарным инвентарем и оборудованием. Так, например, типовые станционные пакгаузы должны иметь внутри на каждые 200 м² площади пола 1 ручной огнетушитель и на каждую будку весовщика 1 гидропульт «Ведро», а снаружи — на каждые 20 пог. м пакгауза 1 огнетушитель, 1 бочку с водой в 250 л и 1 пожарное ведро; перегрузочные платформы на каждые 200 м² — 1 огнетушитель, 1 ящик с песком (0,5 м³) и лопатой, 1 бочку с водой емкостью 250 л, 1 пожарное ведро; на каждый ленточный транспортер полагается 1 огнетушитель; для нейтрализации разлитых кислот при складе должен быть в специальной посуде (бочке, чане) 25%-ный водный раствор аммиака или насыщенный раствор соды или известкового молока из расчета 1 ведро на 10 бутылей кислоты.

Кроме пожарного оборудования, предусмотренного нормами, на территории складов и пакгаузов по указанию пожарной охраны дороги размещаются шкафы, окрашенные в красный цвет, с надписью «пожарный пункт № ...». На каждом пожарном пункте должен быть набор пожарного оборудования:

Стендеров водопроводных (при надобности) на каждые два соседних пункта	1 шт.
Рукавов выкидных с гайками длиной по 20 м каждый	2 шт.
Стволов	1 »
Топоров пожарных	1 »
Ломов	1 »
Багров железных	2 »
Прокладок резиновых к гайкам (запасных)	3 »
Ведер, окрашенных в красный цвет, с надписью «пожарное №...»	2 »
Ключей для водопроводного крана	1 »

Контроль за наличием и исправным содержанием пожарного инвентаря и оборудования осуществляется воензированной пожарной охраной дорог.

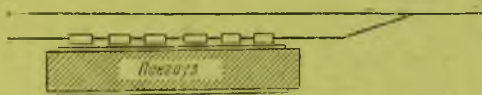
4. Пакгаузные пути

Взаимное расположение пакгаузов и путей, на которых устанавливаются вагоны под погрузку и выгрузку грузов, имеет существенное значение для сокращения времени стоянки вагонов под грузовыми операциями. После окончания погрузки или выгрузки вагон должен быть убран от пакгауза в кратчайший срок, однако с тем, чтобы при этом не вызывалось передвижения других вагонов с незаконченными операциями.

Пакгаузы большой длины или ряд пакгаузов, вытянутых в одну линию, представляют собой наименее выгодную комбинацию. Каждая

выкидка вагона вызывает необходимость передвигать другие вагоны и прекращать на некоторое время погрузку или выгрузку (фиг. 14).

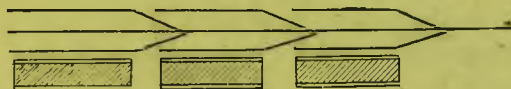
Укладка ряда съездов от пакгаузного пути, как показано на фиг. 15, устраняет это неудобство и дает возможность убирать и подавать



Фиг. 14



Фиг. 15



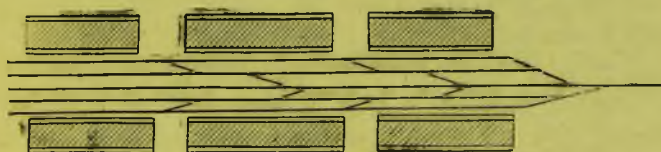
Фиг. 16



Фиг. 17



Фиг. 18



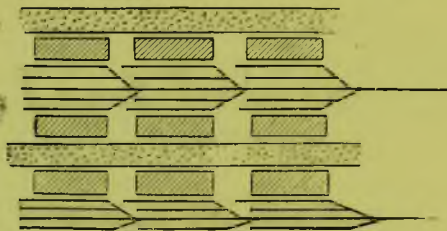
Фиг. 19

вагоны с прекращением работ на самые короткие промежутки времени.

Пакгаузы и пути могут быть расположены так же, как показано на фиг. 16.

Пропускная способность пакгаузов и независимость между отдельными вагонами или группами вагонов достигаются также приданием пакгаузным тротуарам или погрузочным площадкам в плане не прямоугольного, а иного очертания. На фиг. 17 показана ступенчатая форма, а на фиг. 18 — зубчатая.

Кроме расположения пакгаузов в длину в одну линию грузохранилища могут быть расположены с развитием грузовой станции в ширину, как показано на фиг. 19 и 20. В этих случаях легко осуществляется разделение пакгаузов на отправные и прибыльные.



Фиг. 20

5. Земельные участки

Свободные участки земли, которые не нужны станции, могут сдаваться в аренду клиентуре для складывания прибывающих и отправляемых грузов. Сдача в аренду земельных участков в пределах грузового двора запрещена.

Предназначенная для сдачи в аренду земля разделяется на участки длиной (по направлению пути) не более 20 м. Каждый участок обозначается номерным столбиком.

Сдача в аренду участков земли оформляется письменным договором. В этот договор включаются условие о досрочном прекращении договора аренды в случаях, определяемых НКПС, и обязательство арендатора по истечении срока договора сдать участок в полной исправности.

Сдача в аренду участков железнодорожной земли допускается под устройство складов для хранения отправляемых и прибывающих по железным дорогам грузов, а также под устройство подъездных путей необщего пользования, трубопроводов, проездов и пр. При этом управление дороги должно учитывать предстоящее развитие станции и возможную надобность в земельном участке для самой дороги.

Арендатор должен содержать предоставленный ему участок земли в полном соответствии с пожарными и санитарными правилами, со всеми требованиями дороги, обеспечивающими безопасность движения поездов, а также подчиняться всем изданным законам, положениям и правилам, относящимся к устройству складов, подачи вагонов, погрузки и выгрузки.

Размер арендной платы за пользование земельным участком устанавливается управлением дороги. Арендная плата вносится арендатором по полугодиям или за весь срок найма, если этот срок не превышает 6 месяцев.

Арендная плата не подлежит взиманию в случае сдачи в аренду следующим учреждениям:

1) состоящим на общегосударственном или местном бюджете;
2) коммунальным предприятиям (в случае эксплуатации земель без сдачи в наем);

3) органам Наркомречфлота, Наркомморфлота, Главного управления шоссейных дорог и Главного управления гражданского воздушного флота;

4) мелиоративным товариществам, занимающим участки под оросительные каналы;

5) под подъездные пути, трубопроводы, элеваторы, зерносклады, пункты по заготовке сена, соломы, конопли, льна, пеньки и хлопка, мельницы и крупорушки, нефтесклады, для кагатиrowания сахарной свеклы, а также под грузовые склады общего пользования, состоящие в ведении органов транспорта, включенных в прямое сообщение;

6) для удовлетворения жилищно-строительных, хозяйственных и культурных нужд рабочих и служащих транспорта.

Во всех этих случаях железная дорога имеет право на возмещение расходов, связанных с обслуживанием участка.

Арендуемый участок может быть передан другим учреждениям, предприятиям и организациям лишь с согласия управления дороги.

При желании арендатора возобновить договор на аренду земли он должен за один месяц до истечения срока договора уведомить дорогу в письменной форме о желании возобновить договор на тех же условиях или о желательных для него изменениях. Неполучение дорогой такого заявления рассматривается как отказ арендатора от дальнейшей аренды.

По окончании аренды арендатор должен снять все свои постройки и выровнять поверхность земли. По соглашению между дорогой и арендатором постройки могут быть переданы дороге.

Договоры на аренду заключаются управлениями дорог, но начальникам станций предоставлено право сдачи в аренду свободных участков земли на срок не более одного года для хранения прибывающих и отправляемых по железным дорогам грузов без права возводить на них какие-либо сооружения, кроме будок и заборов.

На аренду таких участков выдается особая квитанция с обозначением на ней номера сдаваемого участка. На обороте талона эта квитанция должна быть подписка арендатора о его обязательствах по содержанию участка в соответствии с действующими правилами.

6. Весы и весовое хозяйство

Основное требование, предъявляемое ко всякого рода весам, это чувствительность их, т. е. способность отражать даже незначительную разницу между весом гирь и весом груза.

Чувствительность весов зависит от целого ряда причин:

1) от длины и веса коромысла;—более короткое и легкое коромысло обеспечивает большую чувствительность;

2) от длины указательной стрелки коромысла—длинная стрелка дает более заметное отклонение даже при малой разнице в весе;

3) от расстояния центра тяжести коромысла от точки опоры—расстояние должно быть наименьшим, но центр тяжести не должен сов-

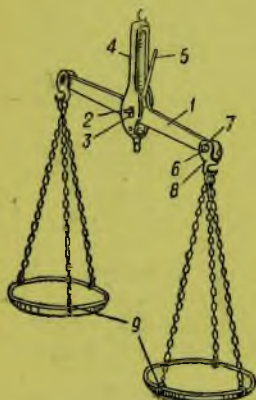
падать с точкой опоры, так как при этом получится безразличное равновесие;

4) от положения точек приложения силы по отношению к прямой, проходящей через точку опоры; в коромысле линия, соединяющая точки приложения сил, должна проходить через точку опоры.

Весы в зависимости от типа рычагов подразделяются на равноплечие и неравноплечие.

Равноплечие весы (фиг. 21) представляют собой равноплечий рычаг, к концам которого подвешены две чашки: одна из них служит для помещения взвешиваемого груза, а другая — для гирь. Самый рычаг называется коромыслом.

Равноплечие весы хотя и обеспечивают наибольшую точность взвешивания, однако для определения веса тяжелых грузов являются неудобными, так как при взвешивании требуется, чтобы вес гирь был равен весу груза. Поэтому на железнодорожном транспорте для взвешивания грузов равноплечие весы не применяются.



Фиг. 21

1—коромысло; 2—опорная призма;
3—подушка; 4—обойма; 5—стрелка;
6—грузоприемная призма; 7—грузо-
зоприемная подушка; 8—серьга;
9—чашки



Фиг. 22

Неравноплечие весы устраиваются с расчетом на более удобное помещение на них груза и на уравнивание его гирями, равными по весу лишь какой-либо его части. Отношение веса гирь к весу груза обратно пропорционально длинам плеч рычага (фиг. 22).

Наиболее удобными для взвешивания являются неравноплечие весы, у которых для груза устраивается платформа, непосредственно опирающаяся на расположенные под ней рычаги. В зависимости от отношения веса гирь к весу груза такие весы называются десятичными (при отношении 1 : 10) или сотенными (при отношении 1 : 100). Схема таких весов изображена на фиг. 23. Платформа весов P опирается с одной стороны на основной (длинный) рычаг $MFEL$, соединенный тягой LC с коромыслом ABC , и с другой стороны — на вспомогательный рычаг NHD , соединенный серьгой или кольцом ED с длинным рычагом.

По этой схеме конструируются неравноплечие весы с различным общим отношением, которое равно произведению двух множителей:

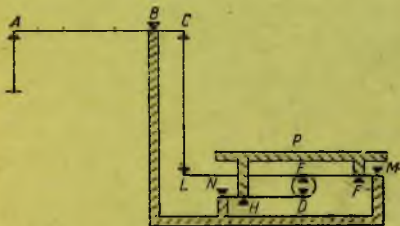
отношения плеч $MF:ML$ основного (длинного) подплатформенного рычага и отношения плеч коромысла $BC:BA$, т. е.

$$\frac{1}{n} = \frac{MF}{ML} \cdot \frac{BC}{BA}.$$

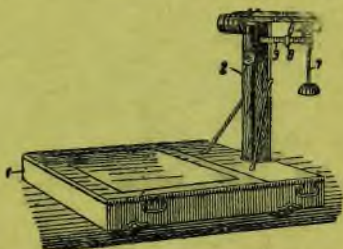
Для обеспечения правильной передачи на коромысло силы тяжести груза, помещенного в любом месте платформы, необходимо, чтобы отношение плеч вспомогательного (короткого) подплатформенного рычага равнялось отношению плеч основного подплатформенного рычага между призмами: опорной M и соединительной E , т. е.

$$\frac{NH}{ND} = \frac{MF}{ME}.$$

В настоящее время на железных дорогах для взвешивания грузов принят основной тип передвижных сотенных весов грузо-



Фиг. 23



Фиг. 24

подъемностью до 2 т. Весы помещены на колесах, что дает возможность перемещать их в любое место склада. На весах имеется изолир, при помощи которого грузоприемные призмы подплатформенных рычагов освобождаются от соприкосновения с подушками платформы; таким образом, толчки, испытываемые весовой платформой при опускании на нее груза, не отражаются на призмах.

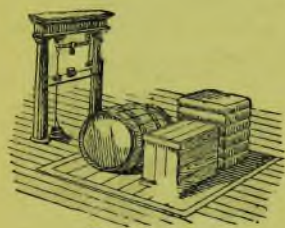
На фиг. 24 изображена схема размещения основных частей передвижных весов. На раме весов 1 укреплена колонка 2, внутри которой проходит тяга, соединяющая основной подплатформенный рычаг с коромыслом 3. Вверху имеется полка 4, на которой расположены неподвижный указатель 5 для определения равновесия коромысла и арретир 6 для удержания коромысла от ненужных колебаний. На концевой призме коромысла подвешен гиредержатель 7 для помещения специальных гирь с радиальным вырезом. На коромысле нанесена шкала (деления), по которой регулируется вес при помощи постоянной передвижной гири 8. Для проверки правильности горизонтальной установки весов служит отвес, прикрепленный к колонке.

Для нагрузок свыше 2 т устраиваются стационарные (непередвижные) весы на капитальных фундаментах. Весовая платформа у таких весов находится на одном уровне с полом складочного помещения, а подплатформенные рычаги располагаются в котловане.

Вследствие значительной подъемной силы и большой площади весовой платформы стационарные весы являются очень удобным весовым прибором при взвешиваниях больших партий груза. Так как весовая платформа находится на одном уровне с поверхностью того места, где установлены весы, то нагрузка на них громоздких и тяжелых грузов производится с меньшей затратой сил, чем на весах с приподнятой платформой (как, например, передвижных); в особенности удобно нагружать на эти весы предметы, которые легко перекатываются (бочки, грузы на колесах и т. п.).

Весы такого рода имеют большое применение на железных дорогах; они устанавливаются в пакгаузах или на крытых платформах в вырезах пола и поэтому называются *врезными* (фиг. 25).

Такие же весы устанавливают иногда вне помещений и устраивают к ним подъездные дороги для гужевого и автомобильного транспорта; определение веса груза производится после двух взвешиваний: груженого экипажа и затем порожнего; разность этих двух взвешиваний дает вес груза. В зависимости от вида транспорта эти весы называются *возовыми* или *автомобильными*.



Фиг. 25

Передвижные и стационарные весы устраиваются или с накладными гирями или с постоянными гирями, передвигающимися по шкале (в таком случае весы называются *шкальными*). Весы, применяемые на железных дорогах, наряду с накладными гирями имеют дополнительную шкалу с передвижной гирей.

Вагонные весы применяются на железных дорогах для взвешивания грузов вместе с вагоном. По своей конструкции эти весы сходны с взовыми и автомобильными весами. Вагонные весы устанавливаются на прочном фундаменте; рычажный механизм помещается в котловане под весовым помостом, а указательные приборы — в особой будке (или шкафу), которая в свободное от взвешивания время запирается на замок; дно котлована имеет некоторый уклон, вследствие чего вода, попадающая в котлован, стекает в одно место, откуда по трубе уходит в поглощающий колодец. Удаление воды из котлована необходимо для предохранения механизма весов, в особенности призм и подушек, от коррозии.

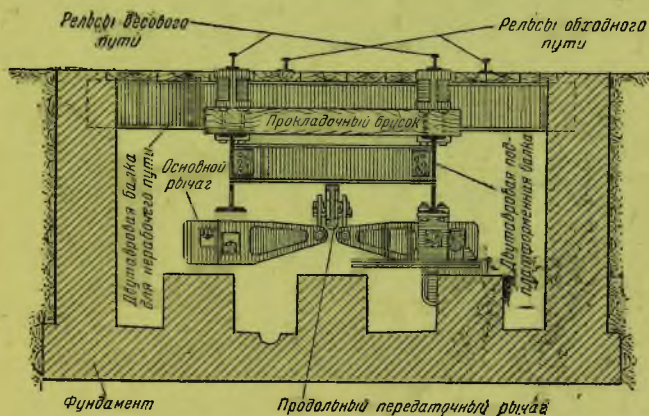
Между концами рельсов, уложенных на весовом помосте и на подходных весовых путях, имеются зазоры в 10 — 15 мм во избежание соприкосновений концов рельсов друг с другом.

Рельсы весового помоста и рельсы подходных путей укладываются на одинаковом уровне горизонтально и на прямой линии, причем с обеих сторон весового помоста горизонтальное и прямое положения подходных путей должны быть протяжением не менее двух звеньев рельсов.

Во избежание порчи весов не допускается пропуск по ним паровозов и производство маневров; для этого должны быть обходные

пути, за исключением весов с усиленными изолировочными аппаратами.

Вагонные весы в большинстве случаев однопутные, но иногда при недостатке места для устройства запасных станционных путей, позволяющих производить необходимые маневровые работы, они устраиваются с двумя путями: весовым и обходным (мертвым). На фиг. 26 показан в разрезе котлован двухпутных вагонных весов. На фиг. 26а изображена схема вагонных весов системы Фербенкс. Площадка вагонных весов состоит из основной рамы с двумя продольными балками, скрепленными тремя поперечными связями настила из листовой стали толщиной 6 — 8 мм, и рельсов, положенных и укрепленных болтами на продольных балках. Площадка весов посредством стоек опирается на основные грузоприемные рычаги 1



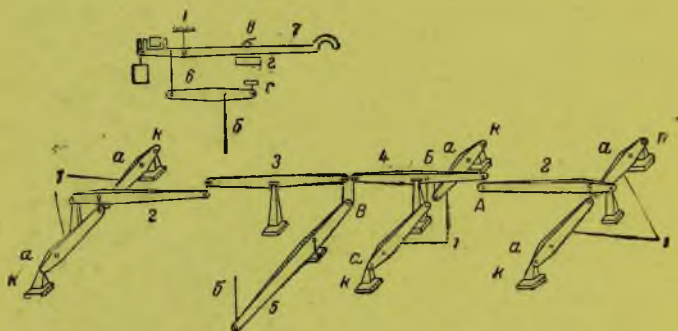
Фиг. 26

в шести точках *а*. Один конец грузоприемного рычага в точке *к* опирается на подушки, укрепленные в качающихся серьгах, подвешенных на траверсе опорной стойки, а другой конец подвешен к грузоприемной призме неравноплечего продольного передаточного рычага 2. Этот рычаг, опирающийся на подушки в средних стойках, передает в точке *А* воспринятую от грузоприемного рычага силу продольному равноплечему рычагу 4. Продольный передаточный рычаг 4 с опорой посредине по отношению к крайнему передаточному рычагу действует как равноплечий рычаг первого рода. Кроме того, к этому рычагу 4 в точке *Б* подвешена средняя пара основных грузоприемных рычагов, по отношению к которым рычаг 4 является неравноплечим передаточным рычагом.

Через передаточные рычаги (длинный 4 и короткий 3) посредством серег усилие от веса груза в точке *В* передается на грузоприемную призму поперечного передаточного рычага 5. Этот рычаг 5 передает уменьшенное в несколько раз усилие от веса груза на главную тягу *б*, а через нее и дополнительный рычаг 6 грузоприемной призме на

коромысле весов 7. Коромысло весов и дополнительный рычаг опираются в точке Г на подушки, укрепленные в верхней части основной колонки станины коромысла. Со стороны короткого плеча коромысла имеет тарировочное приспособление в виде груза, перемещающегося по винтовому стержню. По коромыслу в пределах главной шкалы перемещается гиря 6. Внизу к передвигной гире прикреплена дополнительная шкала 2 с передвижной гирькой. Большая шкала коромысла снабжена делениями через каждые 500 кг; малая шкала имеет деления через каждые 5 кг, а общая сумма ее делений равна одному делению большой шкалы.

Пара основных грузоприемных рычагов, соединенных непосредственно с продольным передаточным рычагом, называется секцией. В зависимости от длины площадки и подъемной силы весов коли-



Фиг. 26а

чество секций соответственно увеличивается. На фиг. 26а изображена схема трехсекционных одинарных весов.

Для взвешивания различных по длине вагонов, следующих в одном составе, применяются сдвоенные и строенные вагонные весы. Они строятся с платформами различной длины и с отдельными рычажными механизмами для каждой платформы. Весы эти устанавливаются на общем фундаменте и обычно имеют одно коромысло, к которому присоединяются все подплатформенные рычажные механизмы, причем каждый механизм может быть присоединен к коромыслу отдельно или механизмы могут быть присоединены к коромыслу в той или иной комбинации: крайний и средний, все три вместе или средний и другой крайний. Требуемое в зависимости от длины поступающих на весы вагонов комбинированное присоединение механизмов к коромыслу производится при помощи так называемого переключателя.

Вагонные весы иногда имеют изолиры, при посредстве которых грузоподъемные призмы подплатформенных рычагов освобождаются и предохраняются от толчков и излишней нагрузки в то время, когда взвешивание не производится.

Автоматические весы применяются на элеваторах для взвешивания зерновых хлебных грузов. Действуют эти весы так: из питательного бункера груз поступает самотеком в ковш автовесов; после поступления груза в ковш в определенном количестве приток груза из бункера автоматически прекращается, ковш опрокидывается и груз высыпается в приемный бункер; установленный на весах счетчик регистрирует число отвесов. Автоматические весы принадлежат элеватору.

Специальные гири для взвешивания на неравноплечих весах изготавливаются обычно в форме прямых низких цилиндров с радиальным вырезом для накладывания на гиредержатель (фиг. 27). На гирях указываются номинальный вес и отношение фактического веса к номинальному.

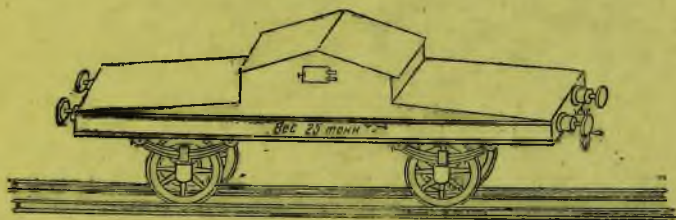


Фиг. 27

Общий надзор за техническим состоянием весов, контроль их точности и ремонт возложены на грузовую службу, в штате которой имеется старший инженер весового хозяйства. Линия обслуживается весовыми мастерами и участковыми ревизорами-инструкторами весового хозяйства.

Для выполнения ремонтно-проверочных работ по весовым приборам имеются специально оборудованный подвижной состав—весовые мастерские и несопроверочные вагоны.

Весовые мастерские оборудованы слесарным инструментом, инвентарем и контрольными весовыми приборами (весы и гири).



Фиг. 28

Несопроверочные вагоны должны иметь трое образцовых весов (грузоподъемностью 30—50 кг, 5 кг и 500 г) и разновесы к ним, контрольные 20-кг гири в количестве не менее 50 и другие приборы для проверки весов.

Для проверки вагонных весов каждая дорога имеет контрольные весовые платформы (фиг. 28) из расчета одна платформа на 10 — 15 вагонных весов.

Вес контрольных платформ 25 т. Определение и проверка веса контрольных весовых платформ производятся на образцовых вагонных весах. Такие весы устанавливаются в специальном закрытом помещении, защищающем их от воздействия атмосферных явлений.

При каждом весовом приборе, на котором производится взвешивание при помощи специальных гирь, должен быть набор гирь для взвешивания на полную подъемную силу весов. Для проверки весов в случаях сомнения в их исправности или по требованию клиентуры на каждой станции должны быть контрольные в форме параллелепипеда гири по 20 кг в количестве не менее 10, хранящиеся в деревянных запломбированных ящиках.

Все весы имеют порядковый номер. Нумерация устанавливается отдельно для вагонных (одинарных, двойных и тройных) и грузовых (товарных) весов.

Для каждого весового прибора ведется весовой журнал, в котором регистрируются каждая проверка и ремонт весов. Кроме того, на каждые весы, на общее количество контрольных гирь на станции и на общее количество образцовых весов и разновесов, имеющихся в каждой весовой мастерской, ревизором-инструктором составляется технический паспорт.

Все весы и гири должны иметь поверительное клеймо органов Комитета по делам мер и измерительных приборов при СНК СССР. На весах клейма наносятся: на коромысле, на передвижных гирях, на шкалах и на закрепительных пробках.

Неравноплечие гирьные весы допускаются к применению в двух разновидностях: передвижные с отношением 1 : 100 и стационарные с отношением 1 : 100 и 1 : 500.

За местными органами Комитета по делам мер и измерительных приборов закрепляются определенные участки железных дорог. Эти местные органы Комитета производят:

- 1) проверку образцовых и контрольных весоизмерительных приборов передвижных мастерских;
- 2) проверку и клеймение вновь устанавливаемых и выпускаемых из ремонта весовых приборов железных дорог, а также приписанных для технического обслуживания весов клиентуры;
- 3) периодическую полугодовую проверку весов, на которых производится взвешивание зерновых и хлебных грузов.

Повседневное наблюдение за весами, исправным их действием и поддержанием безукоризненной чистоты лежит на обязанности весовщика. Он должен следить за чистотой открытых частей механизма и не допускать накопления грязи и мусора на чашках для гирь и на весовых площадках, так как все это вызывает неверное показание веса. Равным образом нельзя допускать загрязнения гирь или появления на них ржавчины.

Правильность горизонтальной установки передвижных весов должна проверяться по отвесу, помещенному у колонки весов.

Нельзя допускать накопления воды или снега в котловане вагонных весов, а также на весовом помосте.

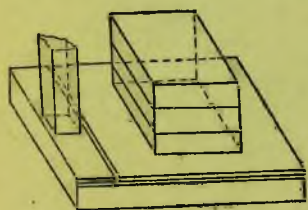
Ежедневно перед началом работы правильность действия весов должна проверяться. Когда на грузовой площадке весов и подвесной чашке (гиредержателе), если она имеется, не положено никакого груза, коромысло свободно от затвора, а передвижная гирька коромысла находится на 0 (нуле), то исправные весы должны находиться

в равновесии, т. е. после нескольких плавных колебаний коромысла указательные стрелки должны совпадать (проверка тары весов).

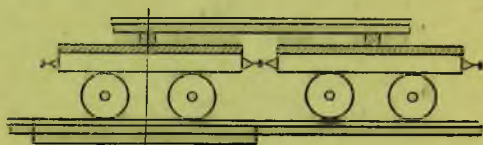
Точность определения веса груза зависит не только от исправности весов, но также и от правильности приемов взвешивания и пользования весовыми приборами.

На пакагузных (сотенных или врезных) весах взвешиваемый предмет должен помещаться на середине грузовой площадки весов (фиг. 29), осторожно, без толчков и ударов; после взвешивания груз нужно немедленно убирать с площадки весов, а гири помещать в назначенные для их хранения места.

Перед взвешиванием на вагонных весах необходимо открыть накладки или фартуки, закрывающие зазоры между платформой и обвязочной рамой весов, прекратить действие изолирующего аппарата, если он имеется при весах, и затем выверить тару весов. Подачу



Фиг. 29



Весовой помост

Фиг. 30

вагонов на весы и скатывание с весов нужно производить без толчков и ударов; остановка взвешиваемого вагона на весах подкладыванием под колеса поленьев, досок и тому подобных предметов не допускается, так как от этого может произойти порча механизма весов.

Взвешивание длинных вагонов или платформ, не помещающихся на площадках одинарных вагонных весов или имеющих общий вес более подъемной силы весов, производится в два приема, для чего на середину площадки весов накатывается сначала один конец вагона или платформы и взвешивается, а затем вагон продвигается так, чтобы на середине площадки поместился другой конец вагона или платформы; сумма двух взвешиваний будет выражать общий вес платформы или вагона.

Взвешивание на коротких весах двух сцепленных платформ, груженных лесом, балками и т. п., производится также в два приема, для чего на площадку весов ставят сначала одну платформу и взвешивают, а затем другую; сумма двух взвешиваний выразит общий вес сцепа (фиг. 30).

Такой способ взвешивания сцепов можно применять тогда, когда груз (лес и пр.) на каждой платформе лежит на одном поперечном бруске и не прижат к боковым стойкам платформы; только при этом условии обеспечивается точность взвешивания.

По окончании взвешивания на вагонных весах необходимо убрать с весов подвижной состав, закрыть зазоры фартуками или накладками, изолировать весы, если имеется у них изолир; у весов с двумя

путями перевести стрелку на мертвый путь, весовую будку закрыть и ключ хранить в установленном месте.

Весы, принадлежащие клиентуре и предназначенные для взвешивания грузов, могут быть приписаны к дороге для проверки правильности их действия и ремонта. Приписка производится по особому договору, заключаемому с владельцем весов. Взвешивание грузов на приписанных весах производится средствами клиента, который и несет ответственность за правильность определения веса и указания его в накладной.

7. Погрузочно-разгрузочные приспособления и механизмы

Погрузочно-разгрузочные работы на железнодорожном транспорте относятся к числу наиболее трудоемких. От степени быстроты производства этих работ зависят время задержки вагона под погрузкой и выгрузкой и ускорение оборота вагона. Отсюда вытекает необходимость самого широкого применения при погрузочно-разгрузочных работах разного рода приспособлений и механизмов с целью облегчения труда рабочего, обеспечения безопасности работ и гигиеничности условий производства, повышения производительности труда, сокращения времени на погрузку и выгрузку, обеспечения сохранности груза и удешевления погрузочно-разгрузочных работ.

Согласно решению XVIII съезда ВКП(б) производительность труда на железнодорожном транспорте в третьей пятилетке должна быть повышена на 32% и погрузочно-разгрузочные работы должны быть механизированы.

При переработке отправляемых и прибывающих грузов требуются не только погрузка в вагоны и выгрузка из вагонов, но также часто подъем в высоту и перемещение в горизонтальном направлении. В зависимости от этого применяются различные приспособления и механизмы, причем разнообразие их увеличивается в зависимости от грузонапряженности станции. Иногда можно ограничиться применением простейших механизмов, устраняющих ручные приемы работы лишь частично, в других же случаях требуется полная механизация работ.

Для производства погрузочно-разгрузочных работ станция должна иметь прежде всего следующие принадлежности: веревки, топоры, ломы, скаты (иначе—покаты) для погрузки грузов в бочках, мостки, сходни и т. п.

Все погрузочно-разгрузочные приспособления и инструменты необходимо хранить в определенных местах, чтобы не было затраты времени на их поиски в тот момент, когда они понадобятся. Приспособления и инструменты должны ежедневно осматриваться одним из старших работников грузового двора; всякие повреждения и неисправности должны устраняться немедленно.

Для устранения обезлички в пользовании погрузочным инвентарем нужно его закреплять за бригадами и отдельными грузчиками. Это способствует сохранению инвентаря и его исправности.

Практика работы показывает, что грузчики предпочитают пользоваться одним определенным типом тележек, лопат, совершенно

избегая других. При проверке оказывается, что они либо тяжелы либо неудобны в работе, что вызывает быстрое утомление. Поэтому выбору надлежащей конструкции погрузочных приспособлений должно уделяться самое серьезное внимание. Необходимо изучать методы грузчиков-стахановцев и реализовать их практически указания относительно конструктивных изменений и усовершенствований погрузочно-разгрузочных приспособлений. При конструировании и эксплуатации всякого рода приспособлений, инвентаря и механизмов необходимо обеспечить безопасность труда и устранение возможности травматических случаев с грузчиками.

Ниже приводятся данные о некоторых основных приспособлениях и инвентаре, а также механизмах, применяемых при погрузке, выгрузке и перемещении грузов.

Мостки служат для проезда тележек и перехода грузчиков из вагона в вагон или из вагона в склад и обратно. Ширина мостков должна быть не менее 1 м, а толщина: деревянных мостков — не менее 50 мм, железных — 5 мм.

Для облегчения въезда тележек концы деревянных мостков стесываются на-нет и обиваются листовым железом (толщиной 1 мм), которое крепится на шурупах. В этом случае въезд тележки на мостки будет происходить без удара.

Для передвижения тележек из вагона в склад и обратно более удобными являются железные мостки из рифленого железа.

При погрузке из вагона в вагон и установке деревянных мостков необходимо ставить дополнительные козлы, чтобы избежать раскачивания мостков при проезде или проходе по ним.

При установке мостков лапки их пропускаются за дверной рельс, чем гарантируется неподвижность мостков при проезде тележек.

Сходни, предназначенные для прохода грузчиков с грузами, сбиваются из нескольких досок и должны иметь ширину не менее 1 м при проходе в одну сторону и не менее 1,5 м при одновременном проходе в обе стороны. Толщина досок для сходен должна быть не менее 60 мм.

Ширина сходен для прохода грузчиков без груза должна быть не меньше 250 мм. При отсутствии досок такой ширины сходни сбиваются из двух досок. В тех случаях, когда сходни применяются для переноски особо тяжелых грузов, толщина их досок устанавливается расчетом.

Длина сходен может быть разной, но уклон должен быть не более 1 : 3.

Для погрузочно-разгрузочных работ с поверхности земли в товарные вагоны обычно применяются сходни от 4,5 до 4 м, что дает уклон меньше 1 : 3.

Для лучшего упора ног на сходни набиваются планки; они делают безопасным пользование сходнями в сырую погоду и в гололед.

Для закрепления сходен при установке служат крючки, привинченные на болтах с одной стороны.

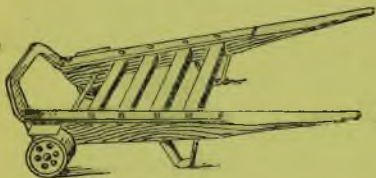
Для того чтобы сходни не пружинили, под них подкладываются козлы различной высоты.

Во время дождя, снега и гололеда и во всех случаях, когда сходни и пути, по которым проходят грузчики, делаются скользкими, их обязательно посыпают песком, опилками или золой.

Одноколенные тачки применяются для перевозки как сыпучих грузов, так и штучных. Тачка должна быть легкой и прочной; разводку рукояток нужно делать не более 540 мм, чтобы грузчик, поддерживая тачку, не вытягивал руки на значительное расстояние одну от другой. Форма и расположение кузова тачки должны быть такими, чтобы центр тяжести груза при перемещении тачки располагался под осью колеса и чтобы груз из тачки полностью выгружался одним движением тачки в вертикальной плоскости вокруг оси колеса.

Наибольшее распространение при погрузке и выгрузке грузов получили деревянные тачки; емкость этих тачек достигает 0,25 м³.

Двухколенные тачки (медведки) получили большое распространение на железных дорогах ввиду удобства и легкости их конструкции. Грузоподъемность их составляет 0,5 т (фиг. 31).



Фиг. 31



Фиг. 31а

Выпускаемые в последнее время медведки очень удобны: они имеют колеса на шариковых подшипниках, облегчающих ход, и металлические сварные рамы, которые при большой прочности уменьшают вес тележки.

Особое внимание нужно уделять рукояткам медведок: если рама их железная, то на концах ее должны быть приделаны деревянные ручки как более удобные и не охлаждающие рук в зимнее время. Рукоятки изготавливаются из дерева твердой породы (дуб, граб) и должны быть гладко обработаны во избежание заноз и отколов.

При перемещении груза медведками по узким проходам, через дверные проемы, а также около уложенных штабелей возможны повреждения рук. В целях предохранения рук от повреждения рекомендуется на концах рукояток сбоку прикреплять предохранительные скобы (фиг. 31а).

Лопаты для сыпучих грузов должны удовлетворять следующим требованиям:

- 1) собственный вес лопаты должен быть возможно меньшим (1,5 — 1,6 кг);
- 2) угол наклона рукоятки к плоскости лопаты должен быть от 40 до 45°; при меньшем или большем угле работа лопатой затрудняется и наступает быстрая утомляемость грузчика вследствие того, что ему

приходится низко нагибаться, или вследствие того, что ему трудно достичь усилия, необходимого для набора груза;

3) передняя кромка лопаты не должна быстро изнашиваться и отгибаться, так как это вызывает сопротивление при врезывании лопаты в груз;

4) груз, захваченный лопатой, должен занимать в ней устойчивое положение; в противном случае при перевесе груза на одну сторону потребуются дополнительное усилие для сохранения равновесия; эта устойчивость лучше всего достигается в работе с лопатами, имеющими изогнутые рукоятки.

Наиболее удобными считаются совковые лопаты (фиг. 32), применяемые для погрузки-выгрузки сыпучих грузов: угля, цемента, мела,



Фиг. 32



Фиг. 33

песка и т. д. Применимы также и гранные лопаты, но боковые грани их необходимо срезать (как у совковых лопат) для уменьшения сопротивления врезыванию в толщу груза (фиг. 33).

Слеги служат для спуска из вагонов или подъема в вагоны и на платформы грузов, как, например, бревен, труб, бочек и др., при погрузочно-разгрузочных операциях.

По конструкции слеги бывают одинарные и двойные.

Одинарные слеги чаще всего изготавливаются из букового кругляка диаметром не менее 150 мм в тонком конце и длиной от 4 до 6 м. К верхнему, более толстому концу прикрепляется крючок из полового железа сечением 75×16 мм.

Для предохранения слег от раскалывания нижний конец их скрепляется железом.

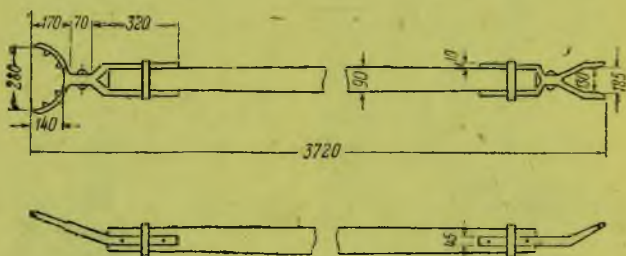
Двойные слег состоят из двух одинарных слег одинаковой длины, скрепленных между собой двумя-тремя поперечинами из круглого железа с заплечиками и гайками на концах.

Кругляк для слег должен быть без трещин и сучков.

Для тяжелых грузов в целях повышения прочности лучше применять накаты, изготовленные из двутавровых балочек. При погрузке-выгрузке длинных грузов (бревен, труб) устанавливаются две-три одинарные слег, а при погрузке-выгрузке бочковых грузов устанавливаются двойные слег.

При обломе концов и появлении следов гнилости и растрескивания слег не должны применяться.

Слеги-подпоры при выгрузке и погрузке бревен и труб служат для спуска с платформы и подъема груза на платформу, причем ими одновременно укрепляются вагонные стойки. Этим исключается возможность излома стоек при неожиданном перемещении



Фиг. 34

груза на платформе (как, например, во время разрезывания увязки при выгрузке). В верхней части слег укрепляется рогатка с шипами, обхватывающая стойку при установке слег; в нижней части слег укрепляются лапки, упирающиеся при установке слег в землю (фиг.34).

Ваги применяются главным образом для приподнимания груза, а также для его перемещения. Вага представляет собой железный или деревянный стержень длиной 2 — 4 м и толщиной 7 — 12 см. Нижняя часть ваги часто снабжается металлической лапой для лучшего захвата груза и уменьшения износа.

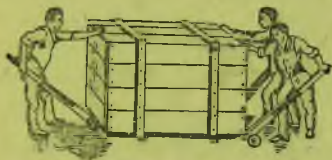
Ломы изготовляются из круглого железа диаметром 30 — 35 мм, длиной от 0,8 до 1,5, чаще всего 1,2 — 1,4 м. Один конец лома обычно делается остроконечным, а другой — лапчатым. Применяются ломы как рычаги для приподнимания груза, например для постановки на катки, для кантовки и продольного перемещения груза, для открывания вагонных дверей и т. д.

Для горизонтального перемещения тяжелых предметов обычно применяются ломы в сочетании с катками.

Катки делают чаще всего из дубовых кругляков или из обрезков железных труб, отверстия которых заделываются деревянными пробками. Существенным недостатком катков является то, что их

необходимо при работе постоянно переставлять; кроме того, часто происходят перекосы катков.

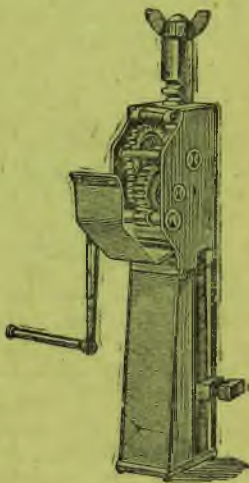
Роликовый лом представляет собой железную штангу с утолщенной нижней частью, изогнутой в виде козырька, верх которого имеет насечку. Сквозь нижнюю, утолщенную часть лома пропущена неподвижная ось, на которую насажены два ролика, удерживаемые при помощи шайб и шплинтов. Козырек роликового лома подводится под перемещаемый груз, рабочий же нажимает на другой конец лома, груз приподнимается и удерживается на козырьке; после этого производится горизонтальное перемещение. Одновременно груз перемещается на трех ломах: один спереди и два сзади (фиг. 35).



Фиг. 35



Фиг. 37



Фиг. 36

Домкраты служат для подъема тяжелых грузов на незначительную высоту. При погрузочно-разгрузочных работах применяются домкраты реечные и винтовые.

Реечный домкрат (фиг. 36) представляет собой железную или деревянную коробку (станину), в которой помещается металлическая зубчатая рейка; внизу рейка оканчивается лапой с насечкой, выходящей через прорези наружу станины; на верхний конец рейки насаживается опорная подушка также с насечкой (чтобы избежать соскальзывания груза). Лапой захватывается груз, расположенный низко, а подушкой — расположенный выше. Рейка получает движение от звездочки, насаженной на валу рукоятки или на промежуточном валу.

Все домкраты снабжаются одной или несколькими зубчатыми передачами.

Для устранения возможности произвольного опускания груза домкрат снабжается храповиком.

Реечные домкраты применяются для подъёмки тяжелых грузов, чтобы установить их на катки, тележки и т. п.

Винтовой домкрат (фиг. 37) состоит из чугунной станины, в верхней части которой помещена бронзовая или стальная гайка, удерживаемая от вращения в станине специальным замком. Сквозь гайку пропущен стальной винт с прямоугольной нарезкой: на верхнюю часть винта насаживается опорная подушка с рифленой поверхностью. При вращении винт ввинчивается в гайку и поднимает или опускает груз, лежащий на опорной подушке.

Достоинства винтового домкрата: небольшие размеры, возможность некоторого горизонтального перемещения груза и большая, чем в реечных, безопасность в работе, так как угол наклона винта делается меньше угла трения винта о гайку ($4 - 6^\circ$) и, следовательно, исключается произвольное опускание груза.

Канаты пеньковые применяются при выполнении целого ряда погрузочно-разгрузочных работ (погрузка-выгрузка бочек, труб, бревен, рельсов, тяжеловесов и т. п.).

Плохо свитые, гнилые, поврежденные кислотами или щелочами или по иным причинам недоброкачественные канаты не допускаются к употреблению. При обрыве канатов или при обнаружении местных пороков сращивание их ни в коем случае не допускается. Канаты должны храниться в сухом помещении на настилах или полках.

Выбор каната для выполнения погрузочно-разгрузочных работ устанавливается производителем работ. Допускаемая нагрузка на канат в зависимости от его диаметра приведена в табл. 2.

Таблица 2

Диаметр каната в мм	Канаты несмоленные		Канаты смоленные	
	вес 1 пог. м каната в кг	допускаемая нагрузка в кг	вес 1 пог. м каната в кг	допускаемая нагрузка в кг
16	0,20	200	0,22	176
18	0,24	254	—	—
20	0,30	314	0,33	275
23	0,38	416	0,42	363
26	0,50	531	0,56	464
29	0,65	660	0,72	578
33	0,78	855	0,87	748
36	0,93	1 017	1,04	890
39	1,10	1 194	1,25	1 044
46	1,45	1 661	1,65	1 453
52	1,90	2 122	2,15	1 817

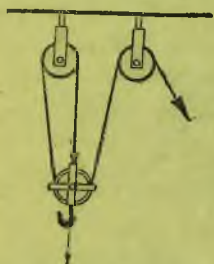
Блоки и полиспасты. Блоки бывают неподвижные и подвижные. Один неподвижный блок не дает выигрыша ни в силе, ни в пути, но создает удобство в работе изменением направления каната или цепи. Подвижной блок теоретически дает выигрыш в силе в два раза, так как в этом случае вес груза распределяется на две ветви каната.

Блоки, насаженные свободно на ось, помещаются в обоймице (фиг. 38).

Система подвижных и неподвижных блоков, огибаемых одним канатом или цепью, называется полиспастом или талью и применяется в качестве самостоятельного подъемного механизма или в качестве элемента большинства подъемно-транспортных сооружений (фиг. 39).

В качестве простого грузоподъемного средства широкое распространение получили червячные блоки (блоки Людерса). Блок состоит из червяка, на одном конце вала которого насажено тяговое колесо, огибаемое бесконечной тяговой цепью для приложения усилия человека, а на другом конце вала насажен тормоз, автоматически действующий под давлением подвижного груза.

Червяк сцепляется с червячным колесом, заодно с которым отлита звездочка. Через звездочку пропущена грузовая цепь. Одна ветвь цепи огибает подвижный блок с подъемным крюком и закреплена на одной из боковых щеки; другая ветвь цепи свободно свисает со звездочки и закреплена также на щеке (фиг. 40).



Фиг. 38



Фиг. 39

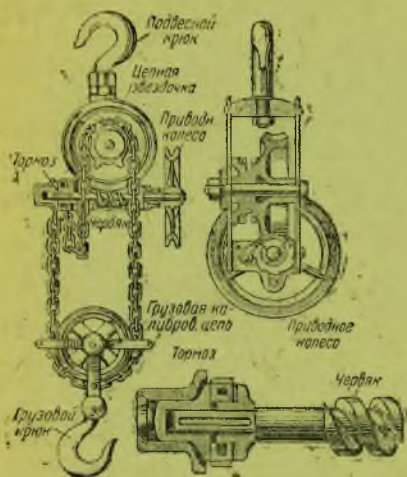
Ворот состоит из вала с насаженным на него барабаном, на который наматывается канат или цепь, и рукоятки, к которой прилагается усилие человека (фиг. 41).

Разновидностью ворота несколько повышенной грузоподъемности является кабестан (фиг. 42)—так называется ворот с вертикальным барабаном. В нем плечо, на котором прилагается усилие человека, может быть большим, но при этом кабестан требует для установки много места, что не всегда возможно.

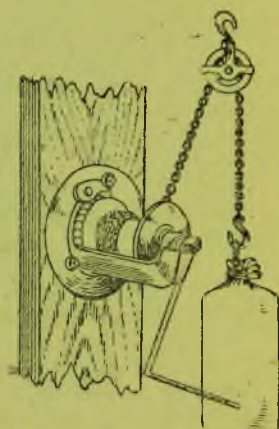
Лебедки. В технике наибольшее применение получил ворот с одной или несколькими передачами, называемый лебедкой. При небольших размерах и небольших прикладываемых усилиях лебедка дает большую грузоподъемность.

Лебедка состоит из станины, которая делается в виде двух чугунных или стальных рам или просто из двух балок, скрепленных между собой болтами. В рамах укрепляются подшипники, поддерживающие валы; на эти валы насажены барабаны, рукоятки, тормозные шкивы, храповые колеса и элементы передач (фиг. 43).

Количество передач в лебедках обычно не превышает трех, причем чаще всего применяются передачи зубчатые как наиболее простые, надежные и обладающие высоким коэффициентом полезного действия.

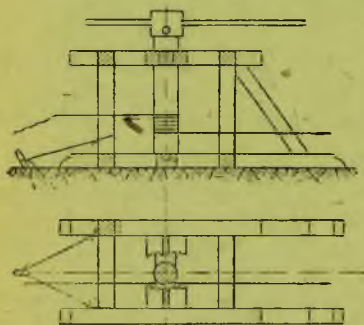


Фиг. 40



Фиг. 41

При ручном приводе на первый вал насаживаются одна или две рукоятки, к которым прилагается усилие человека. Длина плеча рукоятки и высота, на которой она закреплена, имеют существен-



Фиг. 42



Фиг. 43

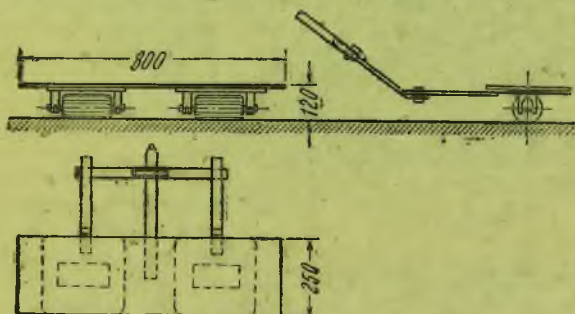
ное значение для удобства работы. Рукоятки лебедок имеют длину в пределах от 30 до 40 см и помещаются приблизительно на высоте 1 м от уровня пола.

Во избежание произвольного опускания груза в случаях порчи мотора или если человек выпустит рукоятку, на первом или втором валу помещают храповое колесо с собачкой и, кроме этого, снабжают лебедки ленточным тормозом.



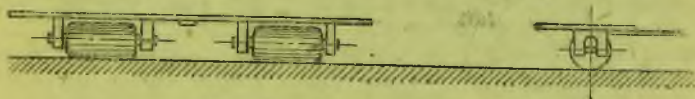
Фиг. 44

Шарнирный аншпуг является удобным приспособлением для незначительных перемещений вагонов на погрузочных путях в пунктах с небольшой маневровой работой в период отсутствия



Фиг. 45

маневровых локомотивов, когда маневры производятся при помощи вспомогательных средств или вручную. Посредством аншпуга производится передвижение одного-двух вагонов одним рабочим (фиг. 44).



Фиг. 46

Роликовые тележки применяются для перемещения тяжелых грузов. Комплект роликовых приспособлений состоит из:

- 1) роликовой тележки, снабженной рулевым управлением (фиг. 45);
- 2) роликовой тележки с неуправляемыми роликами (фиг. 46);
- 3) двух роликовых ломов с удлиненными носками.

Пользуются роликовыми тележками следующим образом. Два грузчика приподнимают роликовыми ломami с одного конца тяжеловесный груз на высоту 115 — 120 мм, а третий грузчик в просвет между ломami подкатывает под груз тележку с неуправляемыми роликами; таким же образом поступают при подкатывании тележки с управляемыми роликами под другой (передний) конец груза. Затем два грузчика толкают груз сзади, а третий направляет движение тележек с грузом, пользуясь рычагом рулевого управления.

Снятие тяжеловесных грузов с роликовых тележек производят также при помощи роликовых ломов.

Скорость перемещения на роликовых тележках-площадках в 10 — 15 раз больше, чем на обыкновенных катках.

Роликовые транспортеры или рольганги. В целях использования силы тяжести груза для его перемещения



Фиг. 47

применяют также устройства, известные под названием роликовых транспортеров или рольгангов. Перемещение грузов рольгангами основано на замене скольжения груза по направляющей плоскости качением его на роликах. Рольганги используются для перемещения тарных и штучных грузов и могут быть стационарными (неподвижными) и передвижными (фиг. 47).

Конструкция рольгангов, или роликовых транспортеров, проста. Основными элементами ее являются железная рама и ро-

лики. Рама изготовляется из полосового или уголкового железа; полосы или уголки связываются между собой раскосами. Ролики изготовляются из дерева или отрезков труб и вращаются на осях на шариковых подшипниках. Для закрепления роликовых осей в раме делаются отверстия.

Весь путь, по которому осуществляется перемещение груза, составляется из отдельных, уложенных вплотную друг к другу и скрепленных между собой секций, длина которых определяется удобством переноски или передвижки и не превышает обычно 2,5 м. Ширина секции устанавливается в зависимости от размеров перемещаемых грузов. Расстояние между осями соседних роликов выбирается с расчетом, чтобы груз, проходящий по транспортеру, постоянно опирался не менее чем на два ролика.

Погрузочно-разгрузочные механизмы по своему устройству и характеру работы подразделяются на:

- 1) механизмы, перемещающие грузы в горизонтальной плоскости;
- 2) механизмы, перемещающие грузы в вертикальной плоскости;
- 3) механизмы, перемещающие грузы как в горизонтальной, так и в вертикальной плоскости.

Кроме того, различают механизмы прерывного действия (краны, электрокары и др.) и механизмы непрерывного действия (транспортеры, конвейеры).

Ленточные транспортеры применяются для механизации погрузки и выгрузки массовых сыпучих грузов (угля, зерна, свеклы, торфа и т. п.). Транспортеры бывают передвижные и стационарные. Устройство транспортера сводится к следующему (фиг. 48): два барабана — приводной 2 и натяжной 3 — обхватываются беско-



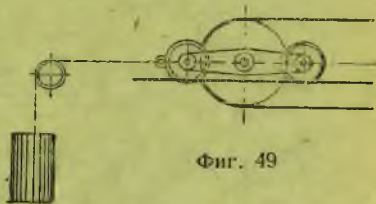
Фиг. 48

нечной лентой 1. Расстояние между концевыми барабанами определяет длину транспортера и, следовательно, расстояние, на которое перемещается груз транспортером. На участке между концевыми барабанами лента поддерживается роликовыми опорами 4 и 5, укрепленными на транспортерной раме 6.

Обычно транспортерная лента 1 изготавливается из хлопчатобумажной ткани с резиновыми прокладками и наружными обкладками. В зависимости от потребной производительности транспортера и рода перемещаемого груза применяются ленты с различной шириной и разным числом резиновых прокладок.

Для устранения проскальзывания ленты на приводном барабане поверхность его покрывается кожей, резиной или деревянными планками. Для предупреждения бокового сбегаания ленты поверхность барабана в средней его части делается выпуклой. Передача вращения от двигателя (внутреннего сгорания или электромотора) к приводному барабану осуществляется при помощи зубчатой, цепной или ременной передачи.

Для того чтобы транспортерная лента имела постоянное натяжение, транспортеры имеют натяжные устройства автоматического или ручного действия. Натяжное приспособление автоматического действия (фиг. 49) состоит из троса, соединенного с тележкой, на которой смонтирован натяжной барабан, и груза, подвешенного к тросу; натяжное приспособление ручного действия устраивается в виде винтового приспособления, в котором передвижение натяжного барабана осуществляется вращением натяжных винтов (фиг. 50).

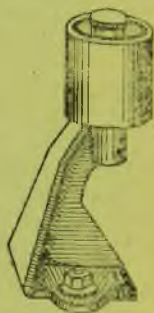


Фиг. 49

Роликовые опоры предназначены для поддержания ленты. Ролики размещаются на раме с таким расчетом, чтобы провисание ленты было минимальным. Для перемещения сыпучих грузов роликковой опоре придают желобчатую форму и делают ее из двух, трех или пяти отдельных роликов. Наиболее употребительными являются трехроликовые опоры. Для предотвращения поперечного сдвига ленты на

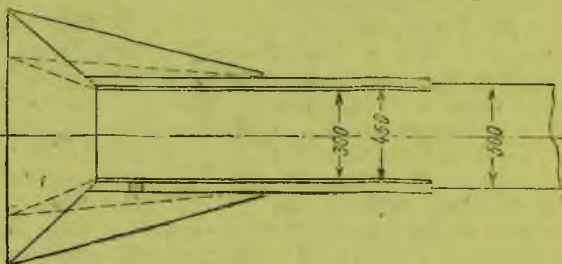


Фиг. 50



Фиг. 51

раме транспортера иногда размещаются вертикальные (дефлекторные) ролики на расстоянии 15 — 20 см один от другого (фиг. 51). Следует, однако, иметь в виду, что эти ролики ускоряют износ кромки ленты; поэтому предупреждать сдвиг ленты следует главным образом путем тщательной ее центровки, приданием выпуклости концевым барабанам и тщательным выполнением монтажных работ.



Фиг. 52

Загрузка транспортера производится через загрузочную воронку (фиг. 52). Правильное устройство загрузочной воронки имеет большое значение для производительности транспортера. Загрузочная воронка должна иметь достаточные размеры как по ширине, так и по длине. Стахановец-механизатор водного транспорта т. Блидман для повышения производительности транспортера значительно удлинил воронку, увеличив тем самым фронт загрузки.

Разгрузка производится путем сбрасывания груза с ленты на концевом барабане, где лента меняет свое направление.

В практике погрузочно-разгрузочных работ применяются передвижные ленточные транспортеры длиной 5, 10 и 15 м.

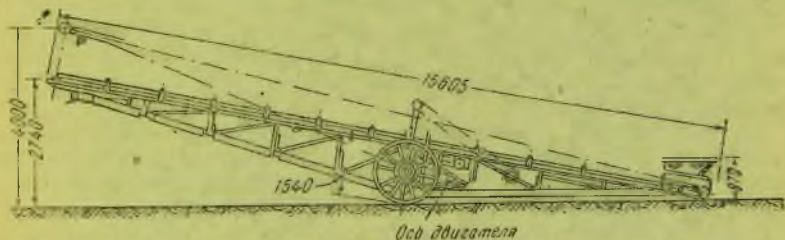
Высота подъема груза транспортером может меняться и составляет от 1,5 до 3,6 м. Для этого рама транспортера снабжена лебедкой. Ширина ленты 500 мм.



Фиг. 53

На фиг. 53 показан 5-м транспортер, а на фиг. 54 дана схема 15-м транспортера.

Орденоносец т. Блидман показал на деле, какие огромные резервы для повышения производительности труда имеют ленточные транспортеры. 25 мая 1938 г. в Днепропетровском речном порту при погрузке угля в баржу транспортером типа «Макензен» он переработал



Фиг. 54

630 т/ч при норме 32 т/ч; при этом производительность труда одного грузчика составила 29 т/ч при норме 2 — 3 т/ч.

Непрерывно продолжая дальнейшее совершенствование своего метода погрузки, т. Блидман через год добился еще более высокого результата, а именно 810 т/ч.

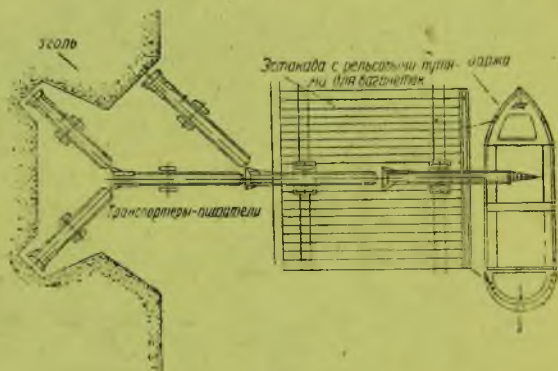
Достижения т. Блидмана явились результатом упорной творческой работы и большевистского овладения техникой. Если первые результаты работы т. Блидмана рассматривались как рекорд, то в настоящее время стахановцы транспорта и промышленности, при-

меняя метод работы т. Блиндмана, доказали на практике, что каждый стахановец может добиться еще больших результатов.

При работе на передвижных ленточных транспортерах и применительно к условиям их работы на железнодорожном транспорте метод работы т. Блиндмана основан на следующих положениях:

1) рациональном складывании груза (укладке грузов в пределах допускаемого условиями хранения в наиболее высокие штабели);

2) заглублении транспортеров-питателей в штабели груза и применении способа обрушения груза непосредственно в загрузочные воронки транспортеров (фиг. 55), а также установке загрузочных воронок транспортеров-питателей под затворы бункеров или под



Фиг. 55

люки саморазгружающихся вагонов и подаче в них грузов силой тяжести последних;

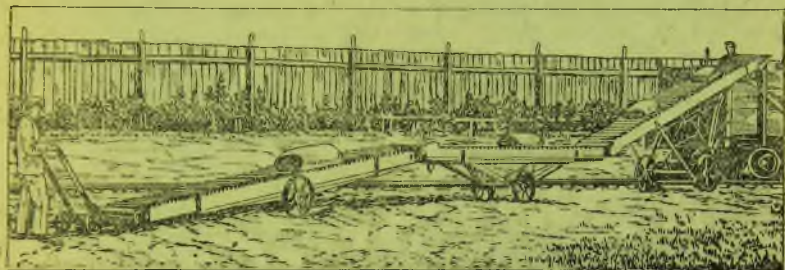
3) продуманной организации всех процессов, заключающейся в заблаговременной подготовке инструментов и рабочего места, правильной расстановке и специализации грузчиков по операциям работы, одновременном выполнении наибольшего числа операций, строгом соблюдении очередности их выполнения, точном знании задания и своих обязанностей обслуживающим персоналом и в продуманной расстановке механизмов;

4) расширении фронта загрузки транспортеров и увеличении скорости движения ленты, переделке загрузочных воронок на большую емкость, питании головного транспортера двумя, тремя и более транспортерами, использовании лотков и желобов для направления груза в загрузочные воронки и места укладки грузов;

5) слаженности работы механизаторов и увязке ее с работой всей станции.

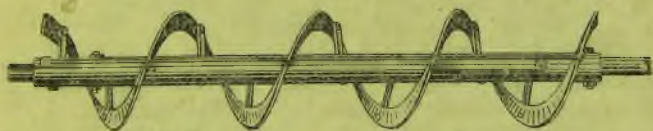
Пластинчатые транспортеры применяются для перемещения некоторых сыпучих и преимущественно тарных грузов (фиг. 56). Эти транспортеры отличаются от ленточных тем, что вместо

резиновой ленты они имеют рабочее полотно, составленное из ряда поперечных деревянных или металлических пластин, укрепленных на одной или двух тяговых цепях (реже канатах). Цепи огибают концевые звездочки или блоки, смонтированные на транспортной станине. Для устранения провисаний рабочего полотна и уменьшения потерь на трение его о станину к пластинам или тяговым цепям на



Фиг. 56

определенном расстоянии друг от друга прикрепляются ролики, которые катятся по направляющим угольникам станины. Привод транспортера размещается обычно в головной части машины. Постоянное натяжение тяговых цепей, нужное для правильного сцепления их со звездочками, осуществляется при помощи натяжного устройства. Подача груза на пластинчатый транспортер может производиться в любой точке рабочего полотна. Разгрузка транспортера в зависимости от конструкции рабочего полотна может производиться как в конце транспортера через головную звездочку (блок), так и в любой промежуточной точке груженной транспортной ветви.



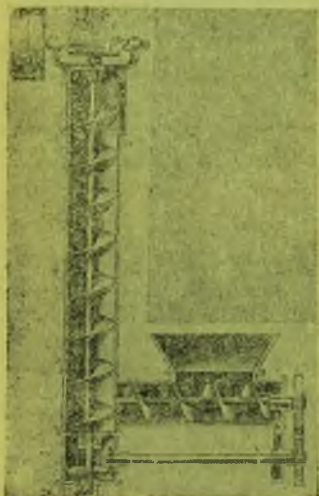
Фиг. 57

Винтовые транспортеры (шнеки). Для перемещения сыпучих грузов (угля, извести, цемента, зерна и др.) применяются винтовые транспортеры, или шнеки. В неподвижном желобе, сделанном из металла или дерева, груз перемещается при помощи бесконечного винта. Винт этот изготовлен из железа или чугуна (для сильно истирающих грузов — песка, цемента, угля). Вал винта поддерживается подвесными подшипниками. Вместо винтов со сплошной винтовой поверхностью в шнеках иногда применяются спирали, лишь в некоторых точках соединенные с валом (фиг. 57).

Перемещение груза винтовыми транспортерами производится в стальных, а иногда и в деревянных желобах. Достоинство винтовых транспортеров заключается в том, что они имеют простое устройство, надежны в работе и позволяют перемещать груз в совершенно закрытых желобах под любым углом наклона к горизонту.

На фиг. 57а показан винтовой транспортер, перемещающий груз в вертикальной плоскости.

Т е л ь ф е р ы (электротали)¹ служат для подъема и перемещения грузов в больших пакгаузах и на грузовых платформах. Тельферная система состоит из однорельсовой подвесной дороги, укрепленной под потолочной балкой склада или расположенной на специальной колоннаде открытой платформы; по рельсу катится подвесная тележка (таль) с приспособлением для захвата и подъема груза (кошкой). На фиг. 58 показан тельфер с нижним управлением.



Фиг. 57а



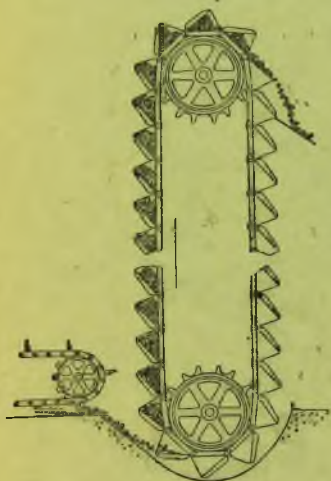
Фиг. 58

Ковшечные элеваторы и погрузчики. Для вертикального перемещения сыпучих и мелкокусковых грузов применяются ковшечные элеваторы (фиг. 59). Элеваторы бывают ленточные, применяющиеся для перемещения мелкозернистых, пылевидных и тому подобных грузов, и цепные, используемые для транспортировки крупнокусковых тяжелых грузов.

Ленточный элеватор состоит из бесконечной резиновой ленты, обхватывающей два концевых барабана: верхний — приводный и нижний — натяжной, снабженный винтовым или автоматическим натяжным приспособлением. К ленте на определенном расстоянии друг от друга или вплотную один к другому крепятся ковши, литые из ковкого чугуна или стальные клепаные, сварные или штампованные. Форма ковшей зависит от свойств перемещаемых грузов.

Верхняя часть элеватора (приводный барабан, отводящий лоток, электромотор и привод от мотора к барабану) называется головкой

элеватора. Нижняя часть элеватора помещена в специальном кожухе, который называется башмаком. Башмак имеет загрузочную воронку для подачи груза в элеваторные ковши; на нем же устраивается натяжное приспособление. Средняя часть элеватора помещается в деревянном или железном кожухе, в стенках которого устраиваются смотровые отверстия.



Фиг. 59



Фиг. 60

Цепные элеваторы отличаются от ленточных элеваторов тем, что в них лента заменена одной или двумя бесконечными пластинчатыми или калиброванными цепями, а концевые барабаны заменены цепными звездочками.

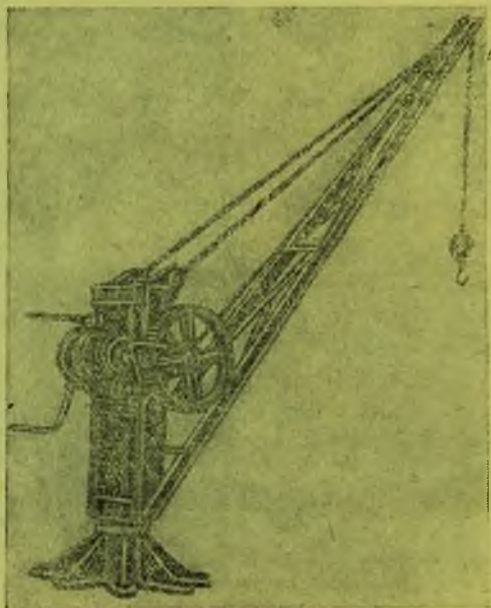
Штабелеукладчики являются подъемниками периодического действия и служат для подъема грузов на определенную высоту и укладки их в штабель (фиг. 60).

Краны применяются для погрузки и выгрузки тяжеловесных и сыпучих грузов, на внутрискладских работах и для разгрузки бункеров. Краны бывают передвижные и стационарные (фиг. 61).

По роду привода краны могут быть паровые, с двигателем внутреннего сгорания, дизель-электрические, электрические, аккумуляторные и ручные.

Кроме того, различают следующие типы передвижных и стационарных кранов: поворотные, мостовые, козловые, порталные, полупортальные, кабель-краны и др.

В зависимости от веса отдельных мест груза, подлежащих переработке в данном пункте, применяются краны разной грузоподъемности. У передвижных поворотных кранов с меняющимся вылетом стрелы наибольшая грузоподъемность будет при минимальном вылете стрелы крана и наименьшая — при максимальном вылете. Вылетом стрелы у этих кранов называется расстояние от оси вращения крана до вертикальной линии, проходящей через точку подвеса груза.



Фиг. 61

Ниже рассматриваются краны, имеющие преимущественное применение на железных дорогах.

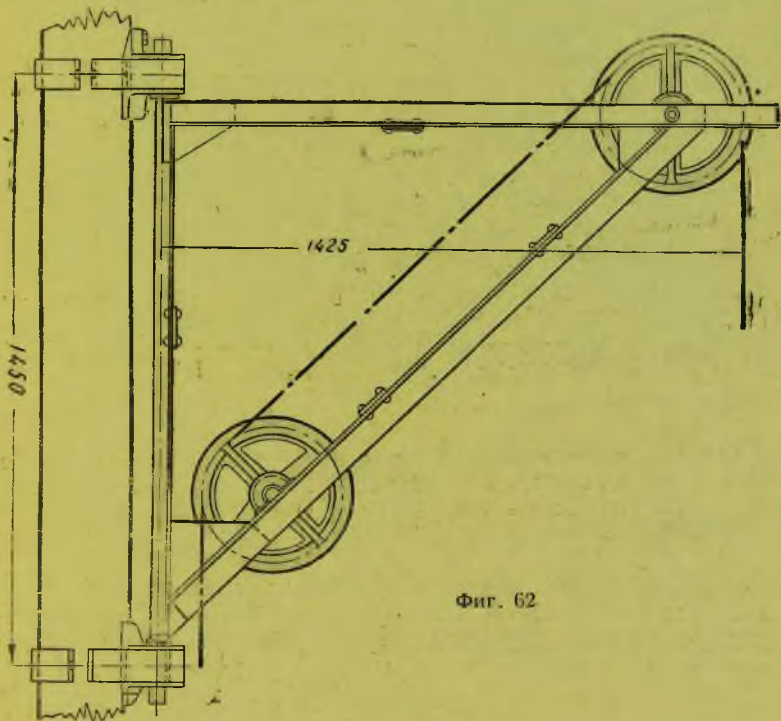
Простейший кран-укосина представляет собой раму (укосину, фиг. 62), имеющую форму треугольника и прикрепленную шарнирно к специальной мачте или косяку двери пакгауза (возможна постановка и у косяка вагона). На раме имеется пара роликов, через которые пропущен тяговый трос; это—простейшее приспособление для облегчения выгрузки штучных тяжелых грузов или нескольких мест легких с общим весом до 1,25 т из вагона на рампу склада с откосом на 1,25 м. Работа производится при помощи ручной или приводной лебедки.

Передвижные поворотные краны. Паровые краны на железнодорожном ходу (фиг. 63) изготовляются грузоподъемностью 6 и 7,5 т. Такой кран в основном состоит из следующих частей:

- 1) ходовой тележки, снабженной нормальными сцепными приборами и буферами;
- 2) вращающейся части, в которой помещены силовая установка и все основные механизмы;
- 3) стрелы.

Кран передвигается и приводится в действие паровой машиной при помощи механизмов.

Такие краны могут применяться при переработке только тяжеловесных (с крюком) или же тяжеловесных и сыпучих (с крюком или



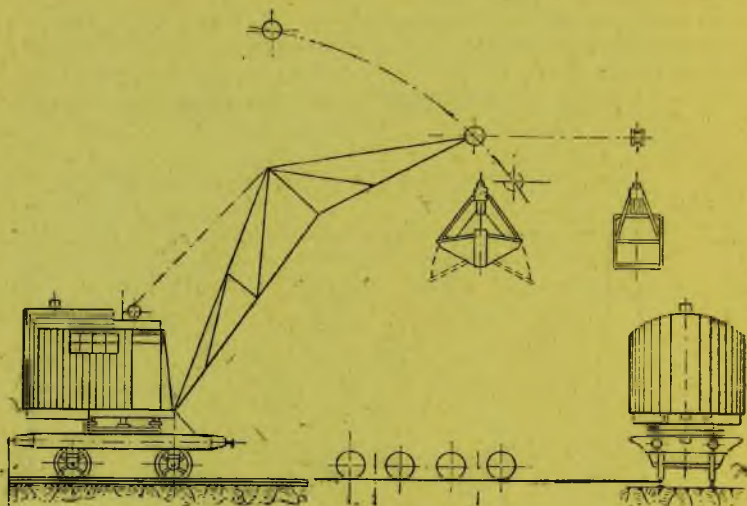
Фиг. 62

грейфером) грузов. Вследствие несложности конструкции крепления грузовых канатов на головке грейфера смена крюка на грейфер и обратно может осуществляться быстро и без большой затраты рабочей силы.

Кран с максимальной грузоподъемностью 6 т имеет грузоподъемность при наименьшем вылете стрелы (5,2 м) — 6 т, среднем (8 м) — 3 т и наибольшем (10 м) — 2 т.

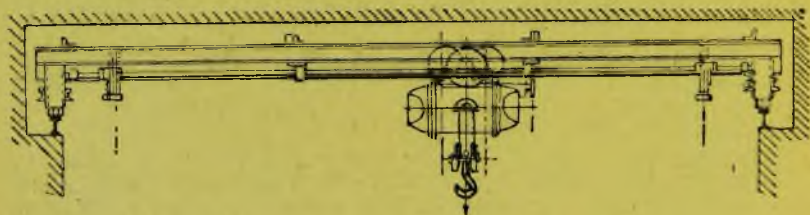
Мостовые краны имеют ферму (или мост), передвигающуюся по прямой линии назад или вперед в горизонтальной плоскости.

Простейшим мостовым краном является передвигающаяся балка с передвижным подъемным механизмом (фиг. 64). Общий вид тельфера с моторной тележкой в отдельности показан на фиг. 65. Тельфер состоит из электролебедки и тележки, к которой она подвешена.



Фиг. 63

Тележка может перемещаться вручную и от мотора. В последнем случае тележка тельфера снабжается двумя-четырьмя парами катков (на консольных осях), перемещающихся по двутавровой балке посредством зубчатой передачи. Лебедка тельфера состоит из барабана,

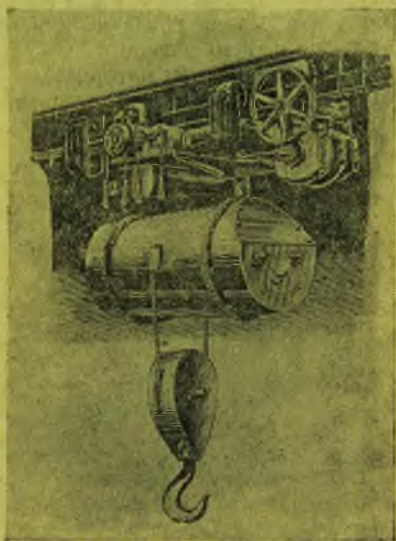


Фиг. 64

в котором помещен электромотор. Управление тельфером (передвижение, подъем и опускание груза) осуществляется специальными цепочками с пола (посредством включения пускового контроллера) или из кабины, соединенной с тельфером и подвешенной на отдельных катках к двутавровой балке.

Тельферы изготавливаются грузоподъемностью от 0,5 до 5 т и перемещаются по подвесным двутавровым балкам, оборудуемым для перехода тельфера с одного пути на другой специальными стрелками или поворотными кругами.

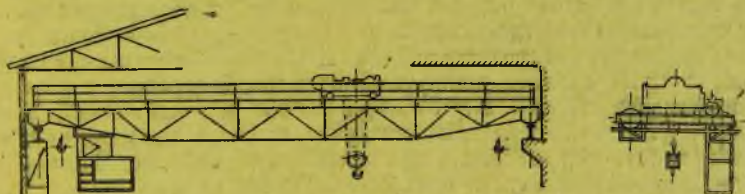
Нормальный мостовой электрический кран (фиг. 66) состоит из моста с механизмом для его передвижения и передвигающейся по мосту тележки с механизмом для подъема груза и передвижения тележки. Каждый из механизмов работает от отдельного электромотора специального типа. Для удержания груза мостовые краны снабжаются электромагнитными тормозами, а для ограничения движений крана — рычажными выключателями, автоматически выключающими механизмы подъема груза, передвижения тележки и крана при переходе крайних положений. Рычажные выключатели называются также ограничителями хода. К мосту сбоку или посередине может быть подвешена кабина с приборами управления, контроллерами, ищиками сопротивления и распределительной доской.



Фиг. 5

На железнодорожном транспорте наиболее распространены грузовые краны грузоподъемностью 5 и 10 т.

Портальные краны по существу являются теми же мостовыми кранами, снабженными специальными подставками (опорами).



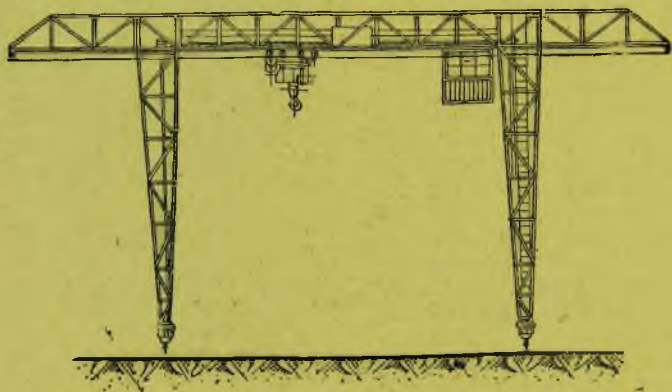
Фиг. 66

Портальный кран может быть стационарным и передвижным.

Портальные краны могут применяться на перегрузочных работах на открытых путях; они занимают мало места, так как подкрановые пути могут быть уложены на междупутьях.

Портальный кран может быть с консолями (одной или двумя), жесткими или складными; при больших пролетах такие краны называются перегрузочными мостами (фиг. 67).

Скребковый транспортер-питатель системы инж. Булавенко предназначен для погрузки зерна в вагон, на автомашину или для передачи груза на другой ленточный транспортер (фиг. 68). Он позволяет производить погрузку зерна из штабеля без участия грузчиков при одном мотористе, который управляет работой транспортера. Грузчики требуются лишь в тех случаях, когда штабель зерна мал и зерно приходится забирать из дальних углов склада, а также



Фиг. 67

при перемещении транспортера с одного места работы на другое.

Производительность этого транспортера достигает $150 \text{ м}^3/\text{ч}$, а загрузка одного вагона зерном совершается в течение 5 — 6 мин.

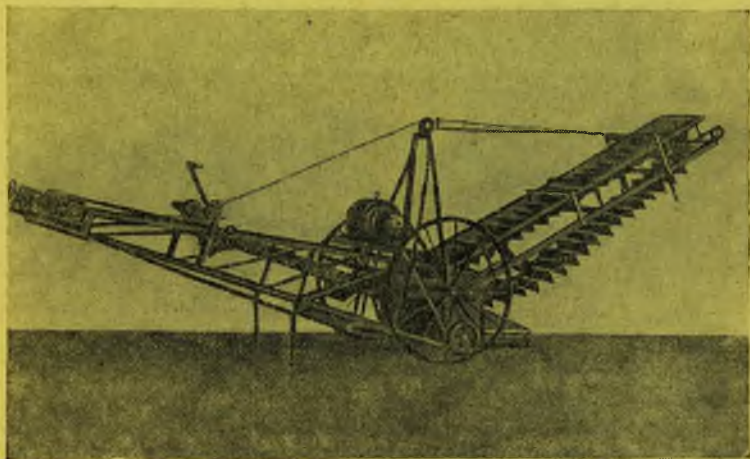
Транспортер состоит из двух основных частей: ленточного транспортера длиной 3,5 м и скребкового самоподавателя длиной 2,8 м. Обе эти части соединены между собой одним общим шарниром и имеют одно общее приводное устройство. Двигатель, установленный в средней части агрегата, приводит в действие посредством специальной передачи ленточный транспортер и скребковый питатель одновременно, причем скребки движутся по часовой стрелке, а лента — против часовой стрелки. Скребковый питатель устроен так, что может изменять угол наклона. Изменение угла наклона производится при помощи троса, укрепленного одним концом к раме скребкового питателя. Другой конец троса проходит через блок к барабану лебедки, укрепленной к неподвижной раме ленточного транспортера. Это позволяет устанавливать питатель под таким углом, который соответствует естественному откосу зерна в штабеле.

Скребковый транспортер устанавливается непосредственно у штабеля таким образом, что скребки погружаются в зерно и перемещают его под себя к загрузочной воронке ленточного транспортера, расположенной несколько ниже движущихся скребков. Ввиду того что

скребки движутся со сравнительно большой скоростью, зерно с этой же скоростью устремляется струей в загрузочную воронку и таким образом питает ленточный транспортер, который производит дальнейшее перемещение зерна.

Бункерные весы для взвешивания зерна по предложению инж. Ломакина устраиваются следующим образом (фиг. 69).

Двое обыкновенных сотенных весов 1 устанавливаются на деревянную раму, уложенную на брусья размером 90×90 мм на высоте 1 700 мм от земли. На весовой площадке каждого весов устанавливается деревянный бункер 2 размером $1\,000 \times 1\,000 \times 1\,000$ мм,

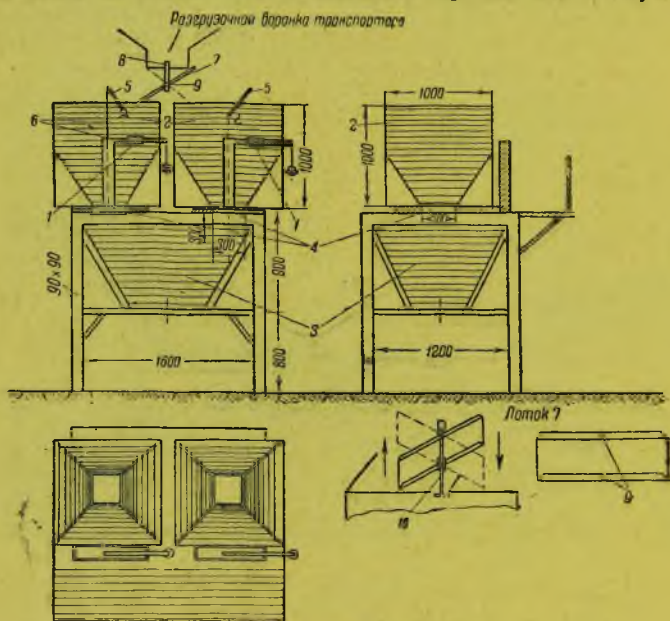


Фиг. 68

емкостью 850 кг. В нижней части весовых бункеров устроен деревянный приемный бункер 3 размером $1\,600 \times 900 \times 1\,200$ мм, емкостью 1 200 кг. Весовые бункеры для выхода зерна в приемный бункер имеют люки 4, открытие и закрытие которых производятся весовщиком при помощи специальной рукоятки 5. При закрытом положении люка рукоятка удерживается крючком. Крючок удерживает рукоятку в нижнем положении, а рукоятка тянет трос 6, который прикреплен к крышке люка, и, таким образом, люк держится закрытым. Для того чтобы открыть люк, весовщик нажимает рукоятку, отбрасывая крючок. Рукоятка поднимается вверх, трос ослабевает, люк под давлением находящегося в бункере зерна открывается, и зерно поступает в приемный бункер.

Разгрузочное устройство транспортера, подающего зерно на весы, представляет собой небольшой бункер, прикрепленный к верхней части транспортера. К этому бункеру прикрепляется лоток 7, который регулирует поступление зерна в весовые бункеры.

Лоток прикрепляется к бункеру следующим образом. К бункеру привариваются или присоединяются болтами с двух сторон две планки 8, в которых имеется по отверстию 9. В средней части лотка (по длине) также имеются в бортах отверстия. Лоток устанавливается между планками, и через отверстия планок и лотка пропускается рукоятка 10, которая наглухо прикрепляется к лотку, свободно вращаясь в отверстиях. Таким образом, при повороте рукоятки один конец лотка поднимается вверх, а другой вниз; при изменении положения рукоятки лоток изменяет свое положение: верхний конец опускается



Фиг. 69

вниз, а нижний поднимается вверх. Такое положение лотка дает возможность весовщику регулировать рукояткой поступление зерна то в один весовой бункер, то в другой. Вдоль весовых бункеров проходит мостик, на котором помещается весовщик.

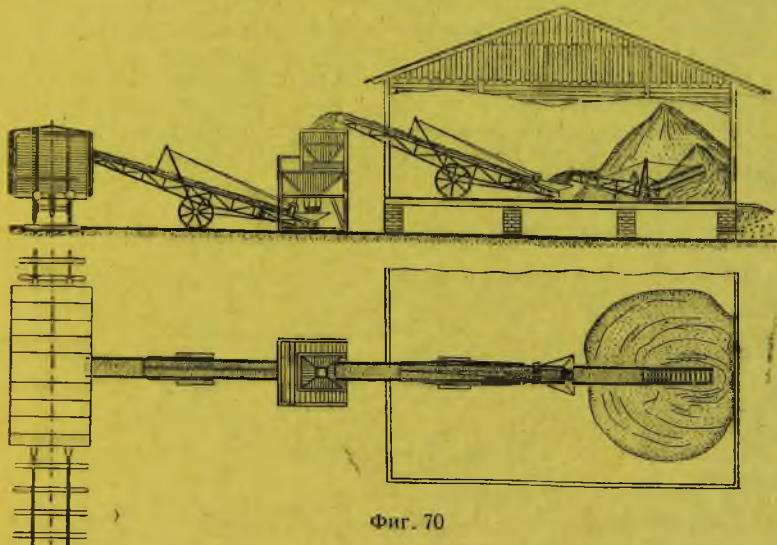
Взвешивание производится в таком порядке. Зерно с транспортера по лотку поступает в весовой бункер. Весовщик заранее устанавливает на весах гирию в 800 кг, а дальнейшее взвешивание производит только по балансу. После взвешивания весовщик переключает лотком поток зерна на другой весовой бункер. Записав вес зерна, весовщик открывает рукояткой люк 4 весового бункера, и зерно поступает в приемный бункер, из которого идет дальше на транспортер, установленный под бункером, а с транспортера зерно поступает в вагон или склад. В то время, когда весовщик производит взвешивание зерна,

зерно с транспортера поступает в другой весовой бункер. Таким образом, взвешивание не задерживает непрерывного поступления зерна из вагона или в вагон. В низу приемного бункера имеется шиберный затвор для перекрытия поступления зерна на транспортер.

Механизированные колонны. Для обслуживания линейных станций с сезонным характером погрузки массовых грузов, в особенности зерна и свеклы, на ряде дорог применяются передвижные механизированные колонны.

В состав колонны обычно входят:

- 1) два-три головных 10-м или 15-м транспортера;
- 2) два-три ленточных транспортера-питателя или скребковых самоподавателя типа Булавенко;



Фиг. 70

3) 1-т или 2-т лебедка или кран-укосина для выгрузки механизмов с подвижного состава, а также ряд вспомогательных приспособлений, как то: ломы, аншпуги, лебедка для подкатки вагонов и пр.

В качестве источника питания моторов транспортеров используется передвижная электростанция ЗИС-5 на автомобильном ходу или электростанция ЖЭС-20, смонтированная в железнодорожном вагоне.

Для передвижения колонны выделяется подвижной состав: платформы для механизмов и двухосные вагоны для обслуживающей колонну бригады из 16 — 20 грузчиков и 2 — 3 мотористов.

Работа колонны производится по ступенчатому графику, составляемому на основе плана перевозок на определенный срок и постановочно.

В соответствии с этим графиком колонна постепенно перебрасывается по станциям, где к этому времени должны быть подготовлены груз, подлежащий погрузке в вагоны, и необходимый подвижной

состав. Организация погрузки производится по заранее разработанным схемам.

В качестве примера на фиг. 70 приведена схема организации работы одной из механизированных колонн на железной дороге им. К. Е. Ворошилова. Колонна состоит из четырех 10-м транспортеров «Самарец», двух скребковых питателей Булавенко, передвижной электростанции ЖЭС-20 и двоянных бункерных весов. Колонна обслуживается бригадой из 15 — 20 грузчиков.

Работы производятся в следующем порядке.

Внутри пакгауза устанавливается основной 10-м транспортер «Самарец», загружающий бункерные весы. По мере взвешивания зерно поступает в загрузочную воронку второго 10-м транспортера «Самарец», подающего зерно прямо в вагон. Внутри пакгауза для питания основного транспортера «Самарец» установлен скребковый питатель Булавенко. Вся установка обслуживается тремя грузчиками, из которых один занят обслуживанием установки, а два — разравниванием зерна в вагоне.

Производительность установки достигает 180 т/ч, и 20-т вагон загружается за 7 — 8 мин. На погрузке зерна одновременно работают две такие установки.

8. Грузовые (коммерческие) приспособления

Общие положения. К грузовым (коммерческим) приспособлениям, предоставляемым железными дорогами при перевозке некоторых грузов, относятся: хлебные щиты, брезенты с веревками, мешки, оборудование для перевозки живности (скотские решетки, доски, кольца, фонари) и плодоовощное оборудование (печи, щиты-утеплители и принадлежности для установки печей).

Изготовление новых грузовых приспособлений производится дорогами по плану и в сроки, утверждаемые начальником Грузового управления НКПС.

Изготовление фуражных досок, закладок, колец и фонарей производится каждой дорогой самостоятельно в своих мастерских или мастерских других дорог по договорам.

Наблюдение за использованием грузовых приспособлений, организация планового осмотра и ремонт неисправных приспособлений на дорогах осуществляются грузовыми службами. Ремонт организуется на станциях по указанию грузовой службы.

Ответственность за сохранность грузовых приспособлений на станциях и за соответствие наличия отчетным данным лежит на заместителе начальника станции по грузовой работе и на заведующих грузовыми дворами, а где их нет, — на начальниках станций.

Станции, отделения службы движения и грузовые службы ведут учет и отчетность по наличию и обороту грузовых приспособлений.

Ежедневно по окончании отчетных суток начальник станции по телеграфу сообщает отделению службы движения, отделение — в грузовую службу, а последняя — в Грузовое управление НКПС сведения о наличии грузовых приспособлений по суточному отчету.

Пересылка отдельно от груза грузовых приспособлений при

возврате на дорогу-собственницу, на дорогу приписки, в порядке регулирования для обеспечения текущей потребности или в резерв, а также пересылка приспособлений, отправляемых для ремонта в мастерские и выпускаемых из ремонта, производится при пересыльных ведомостях (формы ГУ № 33).

При пересылке приспособлений по распоряжению начальника отделения, грузовой службы или Грузового управления НКПС в пересыльных ведомостях делается ссылка на это распоряжение с указанием его номера и даты.

Все грузовые приспособления при переходе с одной дороги на другую как следующие вместе с грузом, так и отдельно при пересыльных ведомостях учитываются станциями перехода.

В случае обнаружения в порожних вагонах грузовых приспособлений без документов (без пересыльных ведомостей или накладных) они должны быть выгружены на обнаружившей их станции и храниться там до распоряжения грузовой службы. О выгрузке бездокументных грузовых приспособлений начальник станции должен немедленно сообщить в грузовую службу.

О грузовых приспособлениях, пришедших в негодность и подлежащих списанию с инвентаря, составляется акт начальником станции с участием коммерческого ревизора или другого агента, уполномоченного для этого начальником грузовой службы. Акт утверждается начальником грузовой службы.

Грузовая служба ежемесячно сообщает в Грузовое управление НКПС количество списанного с инвентаря грузового оборудования с указанием, для какой цели оно использовано.

О предоставлении железной дорогой грузовых приспособлений для перевозки груза отмечается в накладной, дорожной ведомости и вагонном листе под наименованием груза, например: «Два хлебных щита железной дороги», «Брезент №. . . Октябрьской ж. д.», «60 м веревок» и т. п.

Использование грузового оборудования не по прямому назначению запрещено.

Устраиваемые в вагонах в некоторых случаях самим отправителем из своих материалов и за свой счет приспособления для перевозки грузов указываются отправителем в накладной и выдаются получателю вместе с грузом.

При выгрузке средствами получателя он обязан собрать все освободившееся грузовое оборудование, принадлежащее железной дороге, и по указанию станции оставить его вблизи места выгрузки или погрузить в вагон.

Грузовые приспособления являются частью оборудования вагона, и за повреждение или утрату их отправители и получатели несут ответственность по ст. 81 Устава железных дорог.

Станция, принимая от получателя грузовое оборудование после выгрузки, обязана осмотреть его, сверить наличие с записью в грузовых документах и в случае недостачи или повреждения составить об этом акт, взыскивая с получателя штраф в размере пятикратной стоимости оборудования или пятикратной стоимости его ремонта.

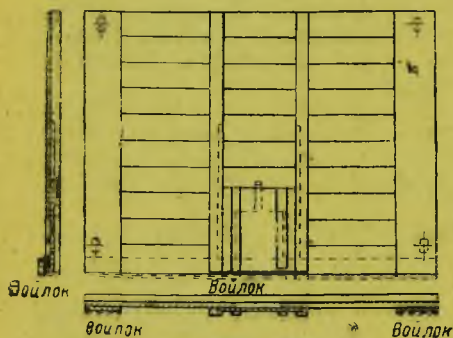
Для исчисления штрафа принимается следующая стоимость:

Хлебный щит	42 руб.
Скотская решетка	35 »
Брезент	1 000 »
Мешок	5 »
Фонарь	10 »
Фуражная доска	5 »
Чугунная печь	200 »
Комплект труб	150 »
Щит-утеплитель	100 »

Хлебные щиты предоставляются дорогами в обязательном порядке при перевозке насыпью следующих грузов: рожь, пшеница, овес, ячмень, гречиха, кукуруза, фасоль, вика, подсолнечное семя, мельничные зерновые отходы, отруби, семя анисовое и соя в зерне.

С разрешения Грузового управления НКПС хлебные щиты могут быть предоставлены под перевозку насыпью и других грузов.

Хлебные щиты (фиг. 71) устраиваются из шпунтовых досок толщиной 25 мм, которые соединя-



Фиг. 71



Фиг. 72

ются четырьмя поперечными брусками размером 50×75 мм. Размеры щита: длина 2 130 мм, высота 1 550 мм. Внизу щита устроено отверстие для выгрузки зерна, закрываемое задвижкой. Для направления выгружаемого зерна устраиваются лотки из кровельного железа (фиг. 72).

Часть находящихся на дороге хлебных щитов по распоряжению Грузового управления НКПС выделяется в неприкосновенный резерв НКПС; при этом отбираются совершенно исправные щиты. Все вновь изготовляемые щиты по поступлении их на дорогу зачисляются также в резерв НКПС. Для хранения этих резервных щитов выделяются станции, имеющие подходящие помещения, обеспечивающие сохранность щитов. Хлебные щиты из резерва могут расходоваться только по распоряжению Грузового управления НКПС.

Все остальные хлебные щиты, имеющиеся на дороге и поступающие с других дорог с грузом и в порядке регулировки, находятся в распоряжении грузовой службы дороги и предназначаются для обеспечения погрузки и перевозки хлебных грузов.

Для обеспечения текущей потребности свободные хлебные щиты регулируются и распределяются:

1) между дорогами — распоряжением Грузового управления НКПС;
2) между отделениями движения — распоряжением начальника грузовой службы;

3) между станциями — распоряжением начальника отделения по согласованию с линейным помощником начальника грузовой службы.

В распоряжении о пересылке щитов указывается, какое количество, на какую станцию или дорогу и в какой срок должно быть отправлено. Распоряжения отделения и грузовой службы адресуются в копии начальнику станции назначения, а распоряжения НКПС — грузовой службе дороги назначения.

Станции ведут учет щитов по «Книге наличия и оборота хлебных щитов». По этой книге учитываются все хлебные щиты, как находящиеся на данной станции (в том числе щиты резерва НКПС), так и поступающие под выгрузку и отправляемые со станции. Хлебные щиты, проходящие через станцию транзитом, не учитываются.

По такой же книге ведется учет наличия хлебных щитов отделения службы движения по отделению и грузовой службой — по дороге.

Все находящиеся на станции исправные хлебные щиты должны храниться укрытыми от дождя и снега, как правило, под навесом. Если помещение имеет земляной пол, то под щиты должны быть подложены старые шпалы или подтоварник.

Щиты при хранении ставятся на ребро нижним краем, обитым войлоком, вверх. Хранить щиты сложенными плашмя в штабелях запрещено.

Неисправные щиты должны складываться отдельно и немедленно передаваться в ремонт.

Не допускается ставить в вагоны щиты неисправные, неплотно прилегающие к дверным стойкам и к полу вагона, а также с неплотно закрывающейся задвижкой сыпного отверстия.

Неисправные щиты, требующие ремонта, нельзя отправлять по нарядам на другие дороги и на станции своей дороги. Такие щиты могут пересылаться только на станции своей дороги, имеющие мастерские для ремонта, в тех случаях, когда ремонт не может быть выполнен на месте.

Все щиты, прибывающие на станцию в рабочем состоянии, т. е. вместе с грузом, немедленно после освобождения должны быть собраны и поставлены в отведенном для хранения их месте.

Щиты при постановке в вагон прибывают к дверным стойкам четырьмя гвоздями. Если вагон оборудован специальными державками для щитов, то прибивать их не требуется.

При выгрузке зерна щиты должны отжиматься от дверной стойки плавным нажатием топора или лома плоским концом, засунутым между щитом и дверной стойкой. Отбивать щиты ударами лома, молотка и тому подобными способами запрещается.

Хлебные щиты, прибывающие в вагонах с зараженным зерном, а также в случаях обнаружения зараженности зерна при выгрузке, должны немедленно подвергаться дезинсекции. Такие щиты должны складываться отдельно от прочих; без дезинсекции использовать их под погрузку зер на или других грузов не допускается.

Один раз в год производится перепись наличия всех щитов, находящихся в момент переписи на станциях, в поездах, вагонах и на складах, свободных и с грузом, исправных и неисправных, требующих ремонта, а также щитов резерва НКПС.

Брезенты. Для укрытия грузов, перевозимых на открытом подвижном составе, и грузов, хранящихся на станционных площадях и открытых платформах в ожидании погрузки или вывоза со станции, если эти грузы требуют обязательного укрытия, станции имеют необходимое количество брезентов и веревок к ним.

Брезенты приписываются к дороге и нумеруются каждой дорогой последовательными номерами. Номер ставится на всех четырех углах брезента — на двух по диагонали с одной стороны брезента и на двух других углах с другой стороны брезента, а также по середине брезента с обеих сторон. Над каждым номером ставится сокращенное название дороги. Использование для укрытия грузов брезентов без номера и инициалов дороги запрещено во избежание утраты и засылки их.

На каждый приписанный к дороге брезент в грузовой службе составляется и ведется формулярная карточка.

Передавать брезенты в арендное пользование другим организациям, а также использовать брезенты для каких-либо других целей, например для устройства шатров, подстилов под грузы и пр., запрещено. В исключительных случаях аренда брезентов может быть разрешена Грузовым управлением НКПС.

Станции ведут учет наличия и оборота брезентов по «Книге пономерного учета брезентов». По этой книге учитываются все брезенты, находящиеся на станциях, поступившие на данную станцию с других станций и дорог в порядке командировки, и брезенты, поступающие с грузом под выгрузку. Брезенты, проходящие через станцию транзитом, не учитываются.

При каждом брезенте должно быть не менее 60 м веревок толщиной от 15 до 20 мм для укрепления брезента при укрытии груза на открытом подвижном составе.

Брезенты хранятся на станциях в сухих закрытых помещениях, пакгаузах или кладовых. Брезенты должны быть очищены и просушены. Очищать замерзшие брезенты от снега и льда железными лопатами, ломami и другими металлическими предметами запрещается. При хранении брезенты складываются так, чтобы были видны номер и инициалы дороги. Вертки для увязки вкладываются внутрь сложенного брезента.

Брезенты и веревки, которыми укрыты и увязаны грузы на открытом подвижном составе, следуют с грузом от станции отправления до станции назначения груза, откуда после очистки и просушки срочно возвращаются на станцию погрузки. Возвращаемые брезенты должны быть аккуратно сложены и увязаны так, чтобы были видны номер и инициалы дороги на каждом брезенте. Вертки вкладываются внутрь сложенного брезента. Брезенты должны пересылаться, как правило, в багажных вагонах пассажирских поездов, однако в одном багажном вагоне допускается перевозить не более 0,5 т брезентов.

В пересылочных ведомостях обязательно отмечаются номер брезента и дорога его приписки.

За утрату брезента виновная в этом дорога уплачивает дороге приписки брезента 1 000 руб. независимо от качества и размера брезента.

Брезенты, командированные на срок, должны возвращаться дороге приписки немедленно по истечении срока. За каждый просроченный день нахождения брезента в командировке дорога, пользующаяся брезентом, уплачивает дороге приписки 10 руб. в сутки, но не более 1 000 руб.

Об изменении размера брезента при ремонте, а также об исключении из инвентаря брезентов, пришедших в негодность или утерянных, составляется акт с указанием в нем: номера брезента, названия дороги, года изготовления брезента, размеров, причин исключения из инвентаря или уменьшения размера. Акт подписывается начальником станции и агентом, ведающим брезентами, а при исключении из инвентаря—также и экспертом. Подлинный акт представляется в грузовую службу, где прикладывается к формулярной карточке, а копия акта хранится на станции, составившей акт.

Исключенные из инвентаря брезенты используются для починки других брезентов.

Мешки, имеющиеся на станциях, предназначаются:

1) для выгрузки и хранения прибывших насыпью грузов в случае выгрузки их железной дорогой в свои склады;

2) для выгрузки и перегрузки железной дорогой задержанных на промежуточных станциях вагонов (например, по техническому или коммерческому браку) с насыпными и мелкими штучными грузами.

В отдельных случаях с разрешения начальника грузовой службы часть мешков может быть предоставлена в краткосрочное арендное пользование за плату 25 коп. в сутки за мешок организациям-клиентам дороги, в первую очередь для обеспечения перевозки зерновых грузов, комбинированных кормов, отходов мельничного производства и тому подобных грузов.

Мешки распределяются по дорогам распоряжением Грузового управления НКПС, а по станциям — распоряжением начальника грузовой службы дороги. Мешки зачисляются в инвентарь станции.

Станции ведут учет мешков по особой «Книге наличия и оборота мешков».

Оборудование для перевозки живности. Для оборудования крытых вагонов под перевозку живности дороги погрузки живности имеют и предоставляют отправителям скотские решетки, фуражные доски, закладки, а при отправке крупного рогатого скота также кольца для привязи животных. Кроме того, при перевозке живности дороги предоставляют фонари для освещения вагона по одному на каждый вагон с проводником.

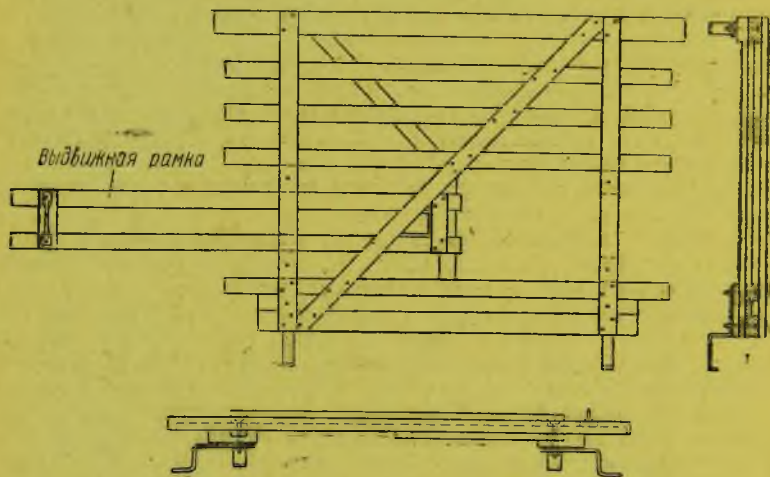
Скотские решетки (фиг. 73) при установке в вагоны должны крепиться к дверным стойкам скобами. Кольца ввинчиваются в горизонтальные брусья боковых стенок вагона.

Скотские решетки, имеющиеся на дороге и поступающие с других дорог с живностью, а также в порядке регулировки, находятся в распоряжении грузовой службы.

Для обеспечения текущей потребности свободные скотские решетки распределяются между станциями, отделениями и дорогами по-

грузки живности в порядке, установленном для хлебных щитов.

Фуражные доски, кольца и фонари принадлежат дороге, их изготовившей. Эти приспособления распределяются по станциям распоряжением грузовой службы. Поступающие с других дорог в вагонах с живностью фуражные доски, кольца и фонари после выгрузки должны быть возвращены на станцию погрузки живности. Станции погрузки живности следят за своевременным возвращением к ним этих



Фиг. 73

приспособлений и в случае неполучения их в установленные для доставки грузов сроки и нерозыска их докладывают начальнику грузовой службы для предъявления счета грузовой службе дороги назначения живности о возмещении стоимости невозвращенных приспособлений.

Станции, производящие погрузку или выгрузку живности, ведут учет наличия и оборота скотских решеток, фуражных досок, колец и фонарей по «Книге наличия и оборота съемного оборудования вагонов для перевозки скоропортящихся грузов и живности».

По этой книге учитываются все скотские решетки и остальное оборудование, находящееся на станции и поступающее под выгрузку или отправляемое со станции. Оборудование, проходящее через станцию транзитом, по книге оборота не учитывается. По такой же книге ведется учет наличия оборудования: отделениями службы движения — по отделению и грузовой службой — по дороге.

Один раз в год одновременно с хлебными щитами производится перепись наличия скотских решеток, находящихся в момент переписи на станциях, в поездах, вагонах и на складах, свободных и с живностью, исправных и неисправных.

Плодоовощное оборудование. К съемному плодово-овощному оборудованию вагонов для перевозки скоропортящихся грузов в зимний период с отоплением относятся:

1) чугунные печи сухого отопления, печи с надписью «хладотран» и печи ББГ (бездымное беструбное горение);

2) печное оборудование (трубы, искроуловители, разделки для крыши и поддонные листы железа и асбеста);

3) щиты-утеплители.

Норма печного оборудования на один вагон состоит из одной чугунной печи с полным комплектом труб и поддоном из железного или асбестового листа, искроуловителя и разделки для крыши. При перевозке скоропортящихся грузов внавалку в обыкновенном крытом вагоне кроме печного оборудования в вагон ставится 12 щитов-утеплителей, из которых 4 напольных, 4 настенных для боковых стен, 2 настенных для лобовых стен и 2 передних для дверного ограждения.

С 1941 г. все грузовые вагоны оборудуются постоянными печными разделками (фиг. 73а). В крыше вагона устраивается отверстие диаметром 126 мм, закрываемое двумя крышками на петлях 1. Крышки стягиваются болтом с гайками 2 внутри вагона. Вокруг отверстия помещается два изоляционных кольца 3 с асбестовой прокладкой между ними 4. При установке печи крышки открываются и в отверстие (патрубок) выводится труба.



Фиг. 73а

Съемное плодовоовощное оборудование должно удовлетворять установленным НКПС техническим условиям.

Оборудование и разоборудование вагонов производится на следующих основаниях:

1) оборудование производится работниками вагонной службы по требованию начальника станции;

2) ответственность за целостность и сохранность съемного оборудования лежит на проводнике вагона с момента приема им оборудованного вагона от станции до сдачи оборудования железной дороге на станции назначения;

3) при подсылке оборудованных вагонов под погрузку на промежуточные станции вагоны отправляются запломбированными при пересыльных ведомостях, в которых перечисляется все оборудование;

4) по прибытии на станцию назначения после выгрузки груза станционные агенты обязаны проверить целостность и сохранность оборудования; при обнаружении утраты или повреждения оборудования составляется акт и взыскивается штраф по ст. 81 Устава железных дорог;

5) разоборудование вагона производится агентами вагонной службы; освобожденное при этом съемное оборудование передается на хранение на станцию по указанию линейного помощника начальника грузовой службы.

Оборудование хранится на станции на грузовых дворах в специально отведенных местах или кладовых; печи и печное оборудование должны храниться под навесом.

Регулировка плодоовощного оборудования производится в порядке, установленном для хлебных щитов. Станции ведут учет плодоовощного оборудования по «Книге наличия и оборота съемного оборудования вагонов для перевозки скоропортящихся грузов и живности». В эту книгу записывается все оборудование, находящееся на станции, поступающее вновь изготовленное и прибывающее под выгрузку и на хранение. По такой же книге ведется учет наличия оборудования: отделениями службы движения—по отделению и грузовой службой — по дороге.

9. Грузовой двор

Грузовым (товарным) двором называется территория станции, отведенная для производства операций по приему грузов к перевозке, погрузке в вагоны, выгрузке из вагонов, выдаче получателям, а также для хранения отправляемых и прибывающих грузов.

Грузовой двор и подъезд к нему должны быть замощены, а во избежание накопления весенней или дождевой воды, вызывающей образование грязи и разрушение площади двора, должны устраиваться сточные каналы.

На грузовом дворе должны помещаться вывески-объявления, по которым отправители и получатели могли бы легко ориентироваться и быстро находить пункты приема и выдачи грузов.

С внешней стороны грузовой двор обносится забором, а для въезда и выезда устраиваются ворота. Число ворот зависит от грузооборота станции.

На станциях с большим грузооборотом применяется разрешительная система (по пропускам) въезда и выезда, входа и выхода на грузовой двор и обратно.

Допуск на грузовой двор грузополучателей и грузоотправителей, а также подвод и автомашин производится по предъявлении завизированных или оправданных документов на право получения или отправки грузов. Вывоз и вынос с грузового двора грузов допускаются только по предъявлении специальных ярлыков, выдаваемых товарными конторами.

Для охраны выездов и въездов на грузовой двор и для проверки правильности вывоза и выноса грузов у ворот и калиток грузового двора устанавливаются посты стрелковой охраны.

Для надзора за правильностью вывоза грузов выделяется специальный старший весовщик.

Ответственность за сохранность грузов в пакгаузах и на платформах во время производства грузовых операций лежит непосредственно на заведующих грузовыми дворами, весовщиках и грузчиках.

В пакгаузах не допускаются курение, разведение огня, а также пользование приборами освещения с открытым огнем. Для курения должны быть отведены специальные места по согласованию с местной пожарной охраной.

По окончании операций на грузовом дворе ворота и калитка закрываются с прекращением доступа на грузовой двор как отдельных лиц, так и транспорта.

В зданиях на территории грузового двора не могут проживать посторонние лица и находиться организации и предприятия, непосредственно не связанные с работой грузового двора.

Для охраны грузов в пакгаузах и на платформах по окончании грузовых операций устанавливаются специальные посты стрелковой охраны. Пакгаузы, сдаваемые под охрану постовых стрелков, должны быть с запертыми и опломбированными дверями; опломбирование производится весовщиками.

Охрана грузов на промежуточных станциях может осуществляться сторожами станции.

10. Товарная контора

Работы по документальному оформлению перевозок и расчетам с клиентурой выполняются товарной конторой. Товарная контора должна быть расположена возможно ближе к грузовому двору, с тем чтобы отправители и получатели затрачивали наименьшее количество времени на хождение.

Товарная контора имеет непосредственную связь с грузовым двором по всем операциям, связанным с приемом к отправлению и выдачей грузов, и с технической конторой — по передаче и приему документов на отправляемые и прибывающие грузы.

На крупных станциях товарные конторы разделяются на конторы отправления и конторы прибытия.

В зависимости от объема операций станции штат товарной конторы состоит из заведующего конторой, старшего товарного кассира, товарных кассиров, таксировщиков и конторщиков.

Рабочее помещение в товарной конторе должно быть отделено от помещения для клиентуры. Доступ в рабочее помещение посторонним лицам и клиентуре должен быть запрещен в интересах не только охраны документов, но и создания более спокойной обстановки для работы.

Прием и выдача документов (накладных, квитанций и пр.), выдача справок клиентуре производятся через окна, над каждым из которых должна быть соответствующая вывеска, указывающая, какие операции производятся (прием грузов к отправлению, выдача грузов и т. п.).

Для наиболее быстрого выполнения всех операций имеет важное значение правильное размещение работников конторы с таким расчетом, чтобы было устранено излишнее хождение при выполнении операций и составлении документов, которые по мере выполнения операций должны в порядке последовательности передаваться от одного агента к другому.

Рабочее место каждого сотрудника должно быть обставлено так, чтобы обеспечивались удобство и быстрота работы: под руками должны находиться все необходимые справочники, пособия, таблицы, штампы и пр.; со стола должно быть удалено все лишнее, не требующееся в данный момент для работы и лишь отвлекающее внимание и мешающее.

В деле организации грузового двора и товарной конторы нельзя обойти молчанием вопрос о всякого рода вывесках, объявлениях и указателях для клиентуры.

Малоопытный клиент, попав на грузовую станцию с большой работой, вынужден обращаться с такими вопросами: где продаются накладные, где уплатить за хранение груза, где находится заведующий грузовым двором и т. п.

Постоянные однородные вопросы мешают работе, отвлекают внимание и нервируют сотрудников.

Вывески и указатели должны располагаться на видных местах с таким расчетом, чтобы клиент мог найти по ним нужный ему пункт (окно в товарной конторе, грузовую платформу, весовщика и пр.). Вывески и указатели следует писать печатным черным шрифтом на белом фоне; никакой вычурности (например, готический шрифт) допускать нельзя, так как всякая вывеска или указатель должны прочитываться с одного взгляда и давать немой ответ на возникающий у посетителя вопрос (где продаются накладные, где находится касса и т. п.).

Всякого рода объявления для сведения клиентуры должны вывешиваться в определенном месте на доске. Сверху должна быть крупная надпись, указывающая, какие объявления здесь помещаются, например о ликвидации грузов, хранении грузов, подаче вагонов и т. п. Объявления нужно писать четко, разборчиво, в кратких выражениях, без лишних слов. Ни в каком случае не следует вывешивать копии телеграмм, а нужно по содержанию телеграммы или распоряжения составить краткое объявление с указанием в нем только самого существенного, касающегося клиентуры.

Временные объявления должны немедленно сниматься по истечении срока и миновании надобности. Необходимо заметить, что долго висящие старые объявления вызывают у клиентуры недоверие вообще ко всяким объявлениям, почему клиентура предпочитает обращаться с устными вопросами к работникам станции, затрудняя тем самым их работу.

Правильно и толково составленные объявления, указатели и вывески помогают клиенту быстро узнать необходимые сведения, ориентироваться в обстановке грузовой станции и освобождают работников станции от ответов на массовые мелкие вопросы.

Помещение для клиентуры должно быть обставлено 'необходимой мебелью: столами, стульями. На столах должны быть чернила и ручки для пользования клиентуры при составлении накладных и оформлении документов.

11. Погрузочно-разгрузочные конторы

Работы по погрузке и выгрузке грузов на железнодорожном транспорте выполняются участковыми погрузочно-разгрузочными конторами, действующими на началах хозяйственного расчета.

Районы деятельности участковых погрузочно-разгрузочных контор, как правило, устанавливаются в пределах отделения движения и утверждаются начальником дороги.

В ведении погрузочно-разгрузочных контор находятся: рабочая сила (грузчики), парк перегрузочных механизмов, производственный инвентарь, передвижные и стационарные ремонтно-монтажные мастерские, общежития, помещения для ожидания и столовые грузчиков, все имущество и материальные средства, предназначенные для производства погрузочно-разгрузочных работ.

Организация и порядок хозяйственной деятельности погрузочно-разгрузочных контор установлены на следующих основаниях.

1. Основными задачами погрузочной конторы являются:

а) производство погрузочно-разгрузочных работ (погрузка, выгрузка, перегрузка, сортировка, укладка), выполняемых железными дорогами на основании ст. 33 Устава железных дорог;

б) производство погрузочно-разгрузочных работ, выполняемых железными дорогами на основе соглашений с отправителями и получателями грузов на договорных с ними началах;

в) максимальное сокращение времени нахождения вагонов под непосредственными погрузочно-разгрузочными работами и полное использование подъемной силы и вместимости вагона;

г) разработка технологического процесса погрузочно-разгрузочных работ на основе широкого применения и внедрения стахановско-кривоносовских методов работы;

д) полное использование перегрузочных механизмов, исправное содержание, своевременный их ремонт, а также обеспечение грузчиков производственным инвентарем и простейшими погрузочными приспособлениями;

е) производство экономических изысканий путем изучения количества и рода погружаемых, выгружаемых и перегружаемых грузов в районе деятельности конторы для определения потребности в механизмах и механизированных установках и рабочей силе;

ж) организация ремонтно-монтажных мастерских для изготовления, ремонта и монтажа перегрузочных механизмов, простейших приспособлений и производственного инвентаря.

2. Погрузочную контору возглавляет начальник конторы, назначаемый начальником дороги.

Начальник погрузочной конторы в административном, хозяйственном и финансовом отношении подчиняется непосредственно начальнику грузовой службы дороги, а в оперативной своей работе, кроме того, линейному помощнику начальника грузовой службы.

Для непосредственного руководства погрузочно-разгрузочными работами на станциях в зависимости от объема грузовых работ назначаются заведующие грузовыми пунктами или производители работ, которые в административном и финансовом отношении подчиняются непосредственно начальнику погрузочной конторы, а в оперативном отношении — начальнику соответствующей станции.

На станциях с небольшим объемом погрузочно-разгрузочных работ, где нецелесообразно иметь специального производителя работ, непосредственное оперативное руководство погрузочно-разгрузочными работами осуществляется начальником станции. Финансирование этих работ производится погрузочной конторой.

Штаты погрузочных контор определяются в зависимости от объема погрузочно-разгрузочных работ и территориального расположения отдельных пунктов производства этих работ.

Непосредственное руководство грузчиками на местах производства работ (соблюдение сроков и правил погрузки, выгрузки, перегрузки, сортировки, уплотненность загрузки вагонов) осуществляется старшими и младшими весовыми станциями.

3. Погрузочно-разгрузочные работы производятся по производственно-финансовым планам годовым и квартальным, составляемым погрузочной конторой и утверждаемым начальниками дорог.

Средства погрузочно-разгрузочного хозяйства слагаются из денежных средств по эксплуатации и по капитальным вложениям.

Денежные средства на эксплуатационные потребности образуются:

1) из средств по обязательным работам, отпускаемым дорогой за фактически выполненную работу по плановой стоимости;

2) из доходных поступлений по работам, производимым на договорных началах.

Погрузочная контора имеет расчетный счет в Государственном банке на имя начальника погрузочной конторы, на который управлением дороги перечисляются суммы за выполненные погрузочно-разгрузочные работы, а также поступают суммы, получаемые по счетам с клиентуры за выполнение необязательных работ.

На этот же счет перечисляются все средства, взимаемые кассами станций по квитанциям разных сборов за погрузочно-разгрузочные работы, производимые для непостоянной клиентуры.

Накопляемые на расчетных счетах погрузочно-разгрузочных контор денежные средства, превышающие установленные грузовой службой лимиты по финансовому плану, перечисляются на расчетный счет грузовой службы дороги.

4. Начальник погрузочной конторы имеет право:

а) заключать договоры с отправителями и получателями на производство погрузочно-разгрузочных работ;

б) заключать договоры и выдавать заказы на изготовление и поставку производственного инвентаря, перегрузочных механизмов, материалов и оборудования;

в) распоряжаться в пределах, установленных законом, всеми средствами погрузочной конторы, совершать банковские операции и подписывать платежные документы;

г) нанимать и увольнять рабочих и служащих, занятых на погрузочно-разгрузочных работах.

12. Нормы выработки и оплата труда на погрузочно-разгрузочных работах

На основании постановления Экономического совета при СНК Союза ССР от 2 июня 1940 г. № 762 для всех народных комиссариатов и всех организаций, выполняющих погрузочно-разгрузочные работы, с 15 июня 1940 г. введены единые нормы выработки, тарифные ставки заработной платы и положения об оплате труда на этих работах. Нормы выработки и расценки на погрузочно-разгрузочные работы

являются едиными и не зависят от того, где выполняются работы: на станциях железных дорог, в морских портах, на речных пристанях или на подъездных путях в складах предприятий.

Все железные дороги и организации морского и речного транспорта разбиты на четыре тарифных пояса, причем Московский и Ленинградский узлы и Московско-Окружная ж. д. выделены вне тарифных поясов.

Единые нормы выработки установлены из расчета 8-часового рабочего дня, а сдельные расценки исчислены на основе дневных тарифных ставок в рублях, приведенных в табл. 3.

Таблица 3

Тарифные пояса	Для сдельщиков			Для поврежденных
	разряды работ			
	1-й	2-й	3-й	
1-й	7,30	9,50	10,96	6,57
2-й	8,28	10,71	12,42	7,45
3-й	9,74	12,66	14,61	8,77
4-й	11,69	15,19	17,53	10,52
Москва—Ленинград	9,06	11,69	13,64	8,18

Погрузочно-разгрузочные работы для определения размера тарифной ставки распределены на следующие три разряда.

1-й разряд. Складская механизированная и ручная переработка всех грузов, не связанная непосредственно с погрузкой-выгрузкой вагонов, судов и авто-гужевого транспорта (переноска, перекачка, перекладка, перевеска, тарировка, разравнивание, разгребка и т. п.), за исключением работ, перечисленных во 2-м разряде. Все подсобные работы, как то: завязка и зашивка мешков, исправление тары во время погрузки-выгрузки, перекачка вагонов, переноска погрузочно-разгрузочного инвентаря, переноска щитов, передвижка механизмов и т. п. Сушка и очистка зерновых грузов с перелопачиванием, окучивание песка, гравия, перекидка и укладка в штабели дров, пропосов, балансов, клепки, горбылей, укладка тары и тому подобные работы.

Подсобные работы оплачиваются по данному разряду лишь в том случае, если на эти работы установлены нормы выработки; в противном случае они оплачиваются по временной ставке. В тех случаях, когда подсобные работы производятся в процессе погрузочно-разгрузочных работ теми же грузчиками, которые производят погрузку и выгрузку, эти работы отдельно не выделяются и оплачиваются по тому же разряду, к какому отнесена погрузка или выгрузка.

2-й разряд. Механизированная и ручная погрузка-выгрузка и перегрузка вагонов, авто-гужевого транспорта, морских и речных судов по всем грузам, за исключением перечисленных в 3-м разряде. Укладка, перекладка в штабели и сортировка лесных грузов (бревна, доски, тес, брусья и т. п.), за исключением указанных в 1-м разряде. Переработка тяжеловесных грузов и длинномерных металлов в скла-

дах. Погрузка и выгрузка багажа и товаро-багажа в железнодорожных вагонах.

3-й р а з р я д. Погрузка-выгрузка и перегрузка вагонов, посредством подъемных механизмов (кранов, судовых лебедок и т. п.). Погрузка-выгрузка в вагоны, морские и речные суда тяжеловесных грузов, длинномерных металлов и длинномерных лесных грузов. Сортировка грузов на специальных сортировочных железнодорожных платформах. Выгрузка сыпучих грузов лопатой Кларка.

При перевыполнении рабочими-грузчиками полумесячной нормы выработки оплата за всю перевыполненную часть нормы производится по средней расценке, увеличенной в полтора раза.

Перевыполненной частью считается вся переработка сверх нормы за полумесячный период независимо от фактически отработанного времени.

Полумесячная норма выработки устанавливается на основе дневных (сменных) норм и количества рабочих дней в данном полумесяце, за вычетом целых смен, затраченных на:

- 1) болезнь и отпуска;
- 2) командировки, выполнение государственных и общественных обязанностей;
- 3) целодневные простои по не зависящим от рабочего причинам;
- 4) полных смен, затраченных на временную работу.

При применении этой системы оплаты труда доплата за сверхурочную работу, как включенная в сдельные расценки, не производится.

Неосвобожденным бригадирам рабочих-грузчиков за руководство бригадой установлена доплата в размере 10% от сдельного заработка.

Нормы выработки на одного грузчика в тоннах, нормы времени в человеко-часах на одну тонну и расценки за одну тонну в копейках установлены для каждого тарифного пояса и изданы в форме таблиц, которыми и должны руководствоваться дороги при оплате погрузочно-разгрузочных работ:

Все грузы в этих таблицах разделены на шесть групп: тарно-упаковочные, тяжеловесные, зерновые и овощные, навалочные, лесоматериалы, металлы и металлические изделия. Нормы и расценки установлены особые на переработку вручную и при посредстве механизмов.

Необходимо иметь в виду, что в единых нормах выработки при ручной и механизированной переработке предусмотрены следующие особо не оплачиваемые работы:

1) подкатка и откатка груженных и порожних вагонов на расстояние до 20 м и расцепка их;

2) открытие и закрытие дверей и люков вагонов и полувагонов, бортов у платформ, очистка и выметание вагонов и платформ, за исключением очистки вагонов после перевозок живности;

3) подноска и относка инвентаря и инструментов (ломов, лопат, топоров, кусачек и т. п.) и приспособлений (тележек, мостков, покатов, катальных и спусковых досок, стоек и т. п.) на расстояние до 30 м,

а также установка перед работой и снятие их после работы, за исключением устройства и разборки специальных приспособлений для погрузки и выгрузки тяжеловесных и громоздких грузов со складов и на склады, находящиеся на уровне полотна железнодорожного пути;

4) укрепление грузов (без заготовки креплений) при погрузке в крытые вагоны и на открытый подвижной состав и снятие этих креплений при выгрузке, за исключением специальных устройств для крепления тяжеловесных и громоздких грузов;

5) укладка грузов в крытых вагонах на высоту, обеспечивающую полное использование грузоподъемности или полной вместимости вагонов, и на открытом подвижном составе в пределах установленного габарита;

6) перемещение грузов на определенные расстояния, а также укладка и снятие грузов в складах на определенную высоту, предусмотренную нормами;

7) передвижка транспортеров в пределах одного склада на расстояние до 10 м, передвижка кранов в процессе работы на расстояние до 30 м и стационарных кранов — по фронту работы;

8) переноска весов в пределах склада.

Выполнение работы и заработная плата грузчиков и рабочих, обслуживающих механизмы, учитываются по рабочим листкам.

Рабочие листки составляются весовщиками, производителями работ или другими работниками, непосредственно руководящими производством погрузочно-разгрузочных работ.

Рабочие листки выписываются немедленно по окончании работы грузчиками и составляются отдельно по обязательным и необязательным работам. По окончании рабочего дня заполненный рабочий листок передается в контору начальника станции.

Контора, получив рабочие листки и убедившись в правильности их оформления, подвергает их обработке, после чего данные о зарплате переносятся в табель учета ежедневного заработка и учета рабочего времени.

Правильность составления рабочих листков и начисления заработной платы грузчикам должна контролироваться по вагонным листам на погруженные, выгруженные и переработанные на сортировке вагоны.

Показателем производительности труда рабочих-грузчиков и обслуживающего персонала является количество груза (в тоннах), перерабатываемого одним человеком в течение рабочего дня ручным способом и на механизмах.

13. Холодильное хозяйство

При перевозке по железным дорогам скоропортящихся пищевых продуктов (мясо, рыба, овощи, масло и т. п.) необходимо для предохранения от порчи обеспечить перевозку их в условиях пониженной температуры. Для этого применяется специальный подвижной состав, так называемые изотермические вагоны. Для поддержания в этих вагонах низкой температуры требуются регулярное снабжение их льдом, солью, а также в некоторых случаях вентилирование.

Организация хладотранспорта на железных дорогах возложена на грузовые службы, а общее руководство на сети лежит на обязанности Грузового управления НКПС, в составе которого имеется особый отдел холодильных перевозок.

Стационарными производственными предприятиями хладотранспорта являются льдопункты и заводы искусственного льда.

Льдопункты в зависимости от рода обслуживаемых ими вагонов делятся на транзитные, местной погрузки и совмещенные.

Транзитные льдопункты предназначаются для снабжения изотермических вагонов, находящихся в поездах, проходящих данную станцию. На льдопунктах, обслуживающих вагоны местной погрузки, снабжаются вагоны, погружаемые на данной станции или на станциях, расположенных вблизи нее.

Транзитные пункты располагают на сети из расчета наиболее выгодной работы приборов охлаждения (карманов для льда) при высокой скорости следования холодных поездов.

Практика показывает, что температурный режим в вагоне-леднике поддерживается на желательном уровне до тех пор, пока наличие льда в карманах не снизится примерно до 60% их емкости. При большем сокращении наличия льда в карманах уменьшается активная холодоотдающая поверхность, что ведет к общему повышению температуры воздуха в вагоне. На основе этих соображений и определяется расстояние между двумя смежными льдопунктами.

Основанием для организации на данной станции льдопункта по обслуживанию вагонов своей погрузки является объем грузовой работы, удаленность этой станции от льдопункта, обслуживающего транзит, и направление порожних потоков вагонов-ледников. Размещение транзитного льдопункта на станции и развитие его путей должны удовлетворять следующим требованиям:

- 1) прием холодных поездов с перегона непосредственно на пути льдопункта (под эстакаду);

- 2) отправление холодных поездов с путей льдопункта непосредственно на перегон;

- 3) смена локомотива без пересечения главных путей и других парков станции;

- 4) удобство подачи вагонов под льдоснабжение для местной погрузки;

- 5) удобство обслуживания в узлах вагонов-ледников, идущих с разных направлений, и т. п.

При расположении на станции льдопунктов для обеспечения местной погрузки необходимо учитывать удобство подачи вагонов после льдоснабжения на место погрузки (к рыбозаводу, холодильнику и др.).

Для того чтобы иметь возможность принимать холодные поезда непосредственно с перегона на пути льдопункта, последний, как правило, располагается справа по направлению потока скоропортящихся грузов.

Полезная длина путей, предназначенных для снабжения льдом вагонов-ледников, должна обеспечивать одновременную постановку всего состава холодного поезда; в противном случае подачу вагонов придется производить частями, что сопряжено с задержкой поезда.

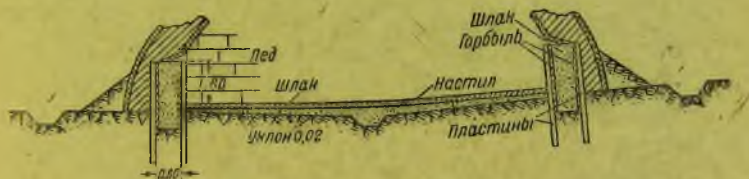
Для хранения льда и соли и снабжения ими изотермических вагонов льдопункты должны иметь соответствующие сооружения и устройства. К числу таких устройств относятся льдохранилища, со-
лехранилища, эстакады, механизмы и инструменты по снабжению льдом вагонов-ледников, водопровод, служебные помещения, обще-
жития и др.

Льдохранилища. Лед, заготавливаемый в зимний период, в теплое время года хранится в специально устраиваемых льдохрани-
лищах, которые должны обеспечивать:

- 1) защиту льда во время хранения от действия солнечных лучей, атмосферных осадков и от высокой температуры наружного воздуха;
- 2) быстрый отвод талой воды и атмосферных осадков в целях пре-
дотвращения доступа ее к хранящемуся льду и изоляции;
- 3) безопасность в пожарном отношении.

При этом льдохранилища должны быть удобно расположены по отношению к эстакаде.

Льдохранилища бывают временные и постоянные. Временные льдо-
хранилища в свою очередь разделяются на двухбортовые, однобorto-



Фиг. 74

вые и безбортовые; постоянные льдохранилища разделяются на охла-
ждаемые искусственным холодом и неохлаждаемые.

До 90% от общего количества заготавливаемого льда на железно-
дорожном транспорте хранится в льдохранилищах временного типа. Временными эти хранилища называются потому, что верхняя часть их (укрытие) ежегодно по мере расходования льда разбирается.

Величина площади основания льдохранилища зависит от объема льдозаготовок и количества льда, укладываемого на 1 м² площади основания. Практика показывает, что на 1 м² площади льдохранилища укладывается (в зависимости от высоты бунта и его формы в поперечном разрезе) от 3,0 до 4,5 м³ льда.

Основания временных льдохранилищ бывают следующих типов.

Двукрестовое основание. На отведенном для устрой-
ства льдохранилища месте выравнивается площадка, которой при-
дается уклон в 0,02 от краев льдохранилища к середине. В середине основания льдохранилища (по всей его длине) для стока талой воды устраивается канава шириной 0,2 — 0,3 м по дну, 0,8 — 1,0 м по верху и глубиной 0,5 м с небольшим уклоном от середины к краям основания льдохранилища (фиг. 74).

Все четыре стороны льдохранилища ограждаются двойными борта-
ми высотой от 1,5 до 1,8 м, которые устраиваются из горбылей путем

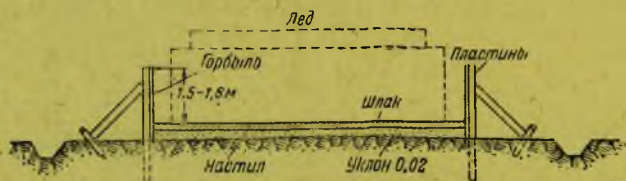
сплошной пришивки их к стойкам, вкопанным в землю попарно. Межбортное пространство составляет от 0,8 до 1,0 м.

По всей поверхности основания льдохранилища и между бортами насыпается пропущенный через грохоты каменноугольный шлак.

Однобортное основание. Для такого льдохранилища площадка основания устраивается с уклоном (0,02) от середины к краям (фиг. 75).

После подготовки основания по всему его периметру устанавливается забор, состоящий из горбылей, прибитых к стойкам высотой в 1,5 — 1,8 м. Такой забор делается с целью предотвратить сползание укрытия. На подготовленную площадь основания тем же порядком, что и при устройстве двухбортного льдохранилища, укладывается каменноугольный шлак, а сверху устраивается настил из старых шпал или горбылей.

Безбортное основание. Разница в устройстве льдохранилища с безбортным основанием по сравнению с однобортным



Фиг. 75

состоит в том, что вместо высокого борта по периметру основания устраивается бортик высотой не более 0,5 м.

При устройстве любого из указанных льдохранилищ для отвода дождевой воды по периметру основания на расстоянии 1,5 — 2,0 м от бортов или у наружной грани изоляции делают канавы с удобным стоком в какое-либо низкое место.

В жаркой полосе СССР, где преобладают высокие температуры наружного воздуха, устраиваются шатровые льдохранилища. Крыша такого льдохранилища делается из камыша.

Льдохранилища постоянного типа подразделяются, как указано выше, на неохлаждаемые и охлаждаемые.

Постоянные охлаждаемые льдохранилища устраиваются, как правило, при ледозаводах и предназначаются для хранения искусственного льда. Постоянные неохлаждаемые льдохранилища могут устраиваться на любом льдопункте для хранения намороженного или вывезенного из водоемов льда.

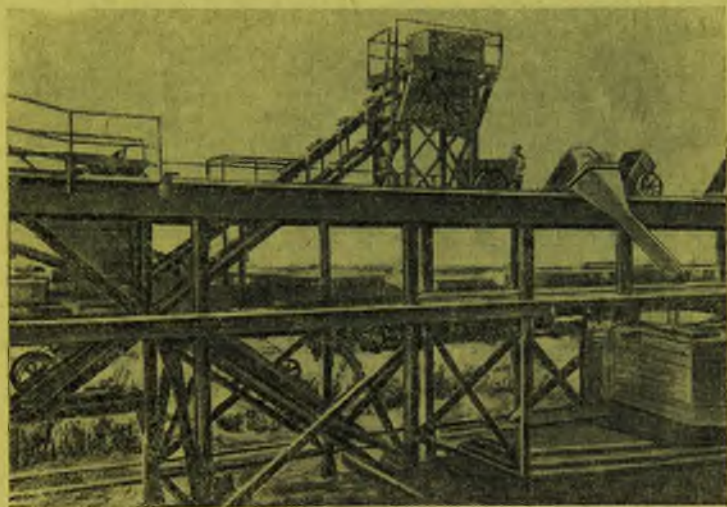
Солехранилища устраиваются емкостью, равной примерно двухмесячному расходу соли. Размеры их определяют из расчета укладки на 1 м² площади до 2,5 т соли. Солехранилища устраиваются непосредственно под эстакадой или в виде отдельного помещения.

Для погрузки соли в продольной стене солехранилища со стороны железнодорожного пути устраивается ряд люков.

Специальные обособленные от эстакады сохранилища устраиваются для того, чтобы создать лучшие условия хранения соли, обеспечивающие чистоту ее, а также более удобную подачу ее на эстакаду.

Эстакады. Снабжение льдом изотермических вагонов производится с эстакад, которые по своему устройству разделяются на одноярусные и двухъярусные, а по характеру обслуживания вагонов-ледников — на прислонные, односторонние и островные.

Двухъярусная эстакада (фиг. 76) имеет два дощатых настила: первый из них (нижний) возвышается над уровнем головки рельса на 4,2 м, а второй (верхний) — на 6,2 м.



Фиг. 76

Прислонные эстакады (фиг. 77) устраиваются на льдопунктах постоянными льдохранилищами и только в том случае, если снабжение вагонов льдом производится на одном пути.

Односторонние эстакады устраиваются на льдопунктах, имеющих льдохранилища временного типа, а также при условии снабжения вагонов льдом с одного пути.

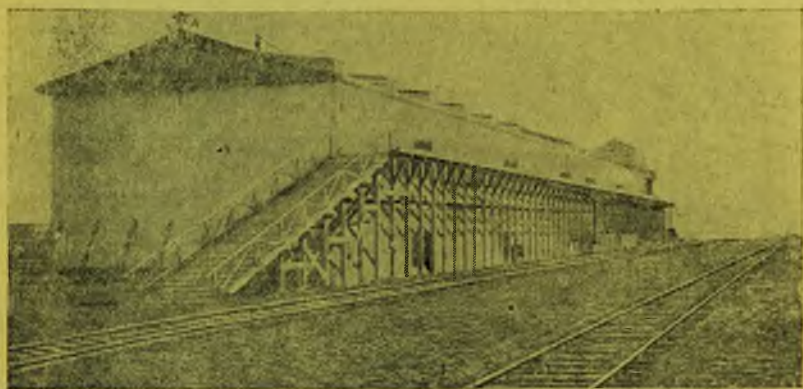
Островные эстакады устраиваются преимущественно на транзитных льдопунктах с большим объемом работы, где под льдоснабжение могут подаваться сразу два поезда. В этом случае эстакада размещается между двумя смежными путями. Через путь, расположенный ближе к льдохранилищу, перекидывается переходный мост, соединяющий эстакаду с наклонным трапом для подъема льда.

Там, где льдоснабжение производится вручную или механизировано лишь частично, для подъема льда устраивают в параллельном

или перпендикулярном направлении к эстакаде особый трап. Трапы в целях облегчения подъема льда на эстакаду должны иметь при ручном льдоснабжении угол наклона к горизонту не более 25° .

Ширина эстакады зависит от применяемого способа механизации и условий безопасности работ, она колеблется в пределах от 3,0 до 5,0 м.

Длина эстакады зависит от характера и объема работы льдопунктов. В том случае, когда льдопункт обслуживает преимущественно транзитные вагоны, длина эстакады должна быть рассчитана на мак-



Фиг. 77

симальное количество одновременно подаваемых под льдоснабжение вагонов-ледников.

Инвентарь льдопункта. Для производства работ по льдоснабжению и заготовкам каждый льдопункт должен иметь соответствующий инвентарь в количестве, определяющем объем работы. При заготовках льда возкой из водоемов применяются следующие инструменты (фиг. 78): обычная железная лопата *а*, железный лом *б*, багор *в*, ручной крючок *г*, пешня *д*, деревянный молоток *е* и угольная лопата *ж*. Кроме того, для этих работ нужны пилы, топоры, веревки, приспособления для вытаскивания льда из воды на поверхность ледяного поля и пр. При заготовке льда намораживанием работы должны быть обеспечены необходимым количеством рукавов (прорезиненных пеньковых, резиновых или просто пеньковых), рейками для определения количества замороженного льда, термометрами для определения температуры воздуха, брандспойтами, штуцерами, носилками, лопатами, метлами, ломami, кирками и др.

Для снабжения вагонов-ледников на каждом льдопункте должно быть необходимое количество ломов (при ручной выколке льда) или отбойных молотков (при пневматической выколке), железных и деревянных лопат, метел, железных вил, трамбовок, реек для замера льда в карманах, термометров для измерения температуры в вагонах, же-

лезных мерок (ящиков) для соли и переносных лестниц для спуска рабочих с эстакады на крышу вагона.

Водоснабжение льдопункта осуществляется, как правило, от станционной водопроводной сети. Вода на льдопункте нужна для заготовки льда намораживанием, для поения живности, для противопожарной охраны и для промывки льда в случае загрязнения его при выдаче в вагоны-ледники. Водоразборные колонки обычно располагаются вдоль ледяного бунта с интервалами в 40 — 50 м.

На каждом льдопункте необходимо строго выполнять требования противопожарной охраны. Все пожарное оборудование (гидранты, рукава, ведра и др.) должно находиться в полной исправности. Курить на льдопункте, как правило, запрещается, о чем на видных местах вывешиваются объявления.

Территория льдопункта, а также общежитие для рабочих, красные уголки и служебные помещения должны находиться в чистом и благоустроенном состоянии. Необходимо помнить, что антисанитарное состояние помещений может послужить причиной заражения грузов всевозможными микробами путем занесения их в вагон со льдом.

Заводы искусственного льда. Льдозаводы строят при льдопунктах тех станций железных дорог, где по климатическим условиям заготовка льда намораживанием является затруднительной. К таким дорогам относятся дороги, расположенные в районах Юга, Кавказа и Средней Азии.

Производительность льдозавода выражается в тоннах вырабатываемого в сутки льда и определяется годовым расходом льда для обеспечения вагонов своей погрузки, снабжения транзитных вагонов, вагонов-ресторанов, буфетов и больниц.

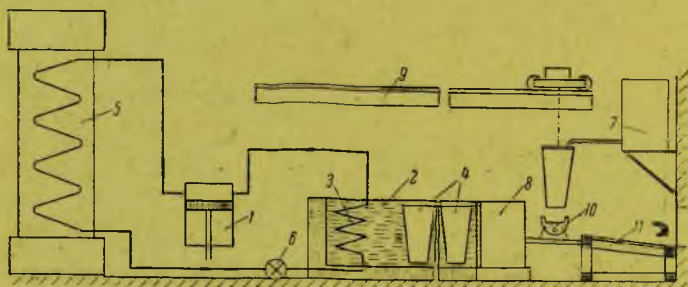
Примерная схема работы льдозавода изображена на фиг. 79. Компрессор 1 является как бы тепловым насосом, при помощи которого тепло, отнятое в льдогенераторе 2 от рассола, передается охлаждающей воде, отводящей его наружу. В качестве хладагента использу-



Фиг. 78

ются летучие жидкости с температурой кипения ниже 0° (например, аммиак, углекислота и др.). Пары, образующиеся из летучей жидкости, имеют свойство вновь превращаться в жидкость при невысоком давлении. Процесс образования холода происходит при превращении хладагента из жидкого состояния в газообразное. При этом необходимая теплота испарения отнимается от находящегося в льдогенераторе рассола.

Льдогенератор 2, наполненный водным раствором соли, состоит из испарителя 3 и наполненных водой форм для льда 4. При испарении хладагента температура рассола понижается, и вода, налитая в формы, постепенно превращается в лед. Назначение конденсатора 5 заключается в том, чтобы отнимать тепло от сжатого хладагента, имеющего высокую температуру вследствие сжатия.



Фиг. 79

Отнятие тепла производится охлаждающей водой и основано на принципе перехода тепла от среды с высокой температурой к среде с более низкой температурой. В данном случае более нагретой средой являются трубы конденсатора, наполненные горячими парами хладагента, а менее нагретой средой — холодная вода. Вследствие отнятия тепла от паров хладагента последний превращается в конденсаторе в жидкость и через регулирующий вентиль 6 вновь направляется в испаритель льдогенератора, откуда после испарения снова засасывается компрессором. Таким образом, в холодильной системе пары летучей жидкости совершают непрерывный замкнутый цикл.

Наполнительные приспособления 7 служат для наполнения форм льда водой перед постановкой их в льдогенератор. Эти формы для ускорения процесса выемки и опускания их в льдогенератор соединяются по нескольку штук в рамы. Наполнительное приспособление в этом случае имеет столько отростков, сколько форм имеет рама, с расчетом, чтобы все формы были наполнены водой одновременно.

Назначение сосуда для оттаивания 8 состоит в создании лучших условий освобождения льда из формы путем отогревания его по поверхности при опускании в воду с температурой $40 - 45^{\circ}$.

Мостовой кран 9 служит для перемещения форм от места наполнения их водой до места опускания в льдогенератор и от места вы-

емки из него до опрокидывающего приспособления 10 у ледоската 11. Ледоскат назначен для направления блоков льда в операционное помещение льдохранилища.

Передвижные льдозаводы предназначаются для обслуживания таких направлений по перевозке скоропортящихся грузов, где заготовка естественного льда по климатическим условиям затруднена, но в то же время постройка стационарного льдозавода нецелесообразна. Оборудование передвижного льдозавода обычно размещается в 3 — 4 четырехосных вагонах, из которых один отводится под машинное отделение, один или два (в зависимости от производительности) под льдогенераторы и один под льдохранилище для краткосрочного хранения.

Преимуществом такого льдозавода является легкость пересылки его на любую станцию, где производится погрузка скоропортящихся грузов и где нет совсем или недостаточно льда для снабжения вагонов-ледников.

Сухой лед представляет собой полученную из жидкой углекислоты снежную массу, спрессованную под давлением до 55 ат.

Основным отличием сухого льда от естественного является то, что при таянии сухой лед превращается непосредственно из твердого в газообразное состояние, минуя жидкое.

Свойство сухого льда переходить непосредственно из твердого в газообразное состояние имеет большое значение в обслуживании перевозок скоропортящихся грузов, так как срок службы изоляции изотермических вагонов при пользовании сухим льдом значительно удлиняется и полностью устраняется такое отрицательное явление, как коррозия рельсов и скреплений от сливаемого из изотермических вагонов раствора поваренной соли. Широкому внедрению сухого льда на железнодорожном транспорте мешает высокая стоимость его производства (1 т обходится около 550 руб.).

Заготовка льда. Заготовка естественного льда в основном производится тремя способами: намораживанием, возкой из водоемов и комбинированным способом.

Объем льдозаготовок определяется по количеству вагонов (как транзитных, так и собственной погрузки), подлежащих снабжению льдом и посылаемых на ближайшие станции для погрузки скоропортящихся грузов. При этом учитывается также расход льда на снабжение вагонов-ресторанов, больниц и столовых. Когда известен план перевозок скоропортящихся грузов, объем льдозаготовок может быть определен по формуле

$$P = \frac{n_1 N_1 + n_2 N_2 + K}{1 - p},$$

где P — общий объем льдозаготовок в т;

n_1 — расход льда на один вагон при первоначальном снабжении (без подразделения вагонов на четырехосные и двухосные);

N_1 — количество вагонов первоначального снабжения;

n_2 — расход льда на пополнение транзитного вагона (без подразделения вагонов на четырехосные и двухосные);

N_2 — количество транзитных вагонов;

K — расход льда на снабжение вагонов-ресторанов и прочих потребителей;

p — коэффициент, учитывающий таяние льда при хранении; эта величина зависит от изоляции ледяных бунтов, способа льдо-снабжения и температурных условий данной местности.

Для определения p для каждого года подсчитывается фактический расход льда P_1 . Зная количество заготовленного льда P_2 , определяют

$$p \text{ из соотношения } p = \frac{P_2 - P_1}{P_2}.$$

Объем льдозаготовок обычно выражается не в тоннах, а в кубометрах, причем расход льда, исчисленный в тоннах, переводится в кубометры по формуле

$$V = \frac{P}{d},$$

где V — объем льда в m^3 ;

P — вес льда в t ;

d — объемный вес льда, уложенного в бунт, принимаемый равным $0,83 \text{ т/м}^3$.

Нормы расхода льда на снабжение транзитного вагона и вагона своей погрузки определяются на каждом льдопункте по журналу расхода льда за прошлые годы.

Заготовка льда на морозе. Способ заготовки льда на морозе состоит в том, что на площадь намораживания наливается слой воды, которая под действием низкой температуры наружного воздуха превращается в лед. Налив воды на площадь намораживания при температуре наружного воздуха до $-10 \text{ — } -12^\circ$ целесообразно производить через форсунки или специальные распылители. Процесс льдообразования в этом случае происходит быстрее, так как вода, выходя из распылителя мелкими струйками, за время нахождения в воздухе охлаждается и попадает на площадь намораживания с температурой, близкой к нулю. При температурах ниже $-10 \text{ — } -12^\circ$ полив воды следует производить через брандспойт, так как при поливе через форсунки вода в воздухе будет замерзать и падать на площадь намораживания в виде мелких крупинок льда.

Налив воды при намораживании льда следует производить тонкими слоями. Толщина одновременно наливаемого слоя воды в зависимости от температуры наружного воздуха колеблется от 1 до 25 мм. При температуре воздуха до -10° процесс намораживания идет с перерывами, так как приходится выжидать, когда налитый слой достаточно промерзнет; при более низких температурах намораживание должно производиться непрерывно и слой одновременно наливаемой воды может быть уже более толстым.

Непрерывный процесс намораживания заключается в том, что налитый слой воды на одной части площади, обслуживаемой наливальщиком, за время налива остальной площади настолько промораживается, что позволяет производить следующий налив.

Перед наливом следующего слоя воды необходимо убедиться, достаточно ли промерз ранее налитый слой воды.

Подготовительные работы к заготовке льда намораживанием состоят в следующем. Еще до начала морозов водопровод и основание льдохранилища тщательно осматриваются и ремонтируются, водопроводные колонки после проверки их работы утепляются.

С наступлением первых заморозков заделываются мокрым снегом или раздробленным льдом из остатков от прошлого года все щели между старыми шпалами в деревянном настиле льдохранилища, а также неплотности в углах между основанием и бортами.

При заготовке льда намораживанием по всему периметру основания льдохранилища устанавливаются бортики из досок толщиной 25 мм.

Когда высота намороженного слоя в безбортовом льдохранилище будет на 50 мм ниже верхнего края доски 1 (фиг. 80), по периметру льдохранилища устанавливается на ребро доска 2. Укрепление доски в вертикальном положении и предохранение воды от утечки производится при помощи мокрого снега или мелко раздробленного льда.

После установки доски 2 намораживание льда продолжается. Дальнейшее наращивание ледяного бунта производится путем установки следующих досок 3, 4 и т. д.

С повышением уровня намороженного льда до доски 3 доска 1 снимается. Последующие доски снимаются тогда, когда намораживание идет в границах досок 4, 5 и т. д. Освобождающиеся доски используются для дальнейшего наращивания ледяного бунта.

Когда высота бунта достигнет 2 м и более (в зависимости от выбранной конфигурации), дальнейшее намораживание льда производится уступами (в соответствии с поперечным разрезом бунта).

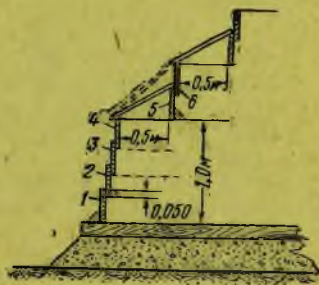
Отступая от края доски 4 на 0,5 м по периметру образовавшегося массива, ставят на ребро доску 5, которую укрепляют по длине в нескольких местах на одинаковом расстоянии. Со стороны, обращенной к ледяному массиву, доска снизу по периметру обкладывается мокрым снегом или мелко раздробленным льдом.

Доска 6 прикрепляется к грани доски 4 рейками; точно так же выполняются все последующие уступы. Количество и высота их зависят от ширины и высоты бунта.

При выполнении третьего уступа снимаются доски с первого уступа; второй уступ разбирается только тогда, когда выполняется четвертый уступ, и далее таким же порядком. Освобождающиеся доски идут на приготовление последующих уступов.

При таком устройстве бортиков поверхность бунта получается с уступами, которые при окончательной отделке бунта скалываются.

В целях интенсификации намораживания льда применяют добавление ледяной щебенки. Разбрасывать щебенку на основном поле намораживания следует равномерным слоем толщиной около



Фиг. 80

10 см с таким расчетом, чтобы отдельные куски льда не соприкасались плотно друг с другом.

Улучшение условий льдообразования при добавлении щебенки объясняется тем, что за счет увеличения поверхности намораживания при щебенке происходят быстрое охлаждение воды и ее замерзание.

Заготовка льда возкой из водоемов. Водоем для заготовки льда нужно выбирать как можно ближе к месту укладки льда. В том случае, когда поблизости имеются река, пруд или озеро, предпочтение должно быть отдано реке, так как на ней лед по сравнению с другими водоемами будет чище. Следует воздерживаться от заготовки льда из пруда, а при противопоказаниях бактериологического анализа запрещать такую заготовку также из озер, расположенных в болотистой местности, или из реки, в которую попадают сточные воды химических предприятий, кожевенных заводов и пр.

Ледяное поле на реке, озере и т. п., отведенное для льдозаготовок, время от времени должно очищаться от выпавшего снега или смачиваться. Смачивание производится водой, выступающей из лунок, пробитых в разных местах ледяного поля.

Когда толщина льда в водоеме достигает необходимых размеров, приступают к льдозаготовкам.

Лед выкалывается при помощи пешни-лома. Рабочие становятся в ряд на расстоянии 2,5 м друг от друга и по команде одновременно ударяют ломом-пешней по льду. В результате нескольких ударов отделяется полоса льда длиной 15 — 20 м и шириной около 2 м.

Полосы (плоты) льда при помощи лома-пешни разделяются на кабаны. При таком способе работ кабаны льда получаются неправильной формы, что приводит к большим неудобствам при перевозке и укладке их в льдохранилище.

Наиболее распространены кабаны льда длиной 1 м и шириной 0,6 — 0,7 м. Кабаны таких размеров удобны для выемки из водоема, подвозки и укладки в бунты.

Иногда ледяное поле разрабатывается путем распиливания льда. Распиливание льда имеет то преимущество перед выколкой, что кабаны получаются правильной формы и поэтому удобны при перевозке, укладке и хранении льда.

Укладку кабанов льда в бунт надо производить с таким расчетом, чтобы они плотнее соприкасались друг с другом.

Для того чтобы бунт льда при последующем хранении не деформировался, укладку кабанов следует производить так, чтобы кабаны верхнего ряда перекрывали швы нижнего. Отдельные неплотности между кабанами заделываются дробленым льдом и промораживаются.

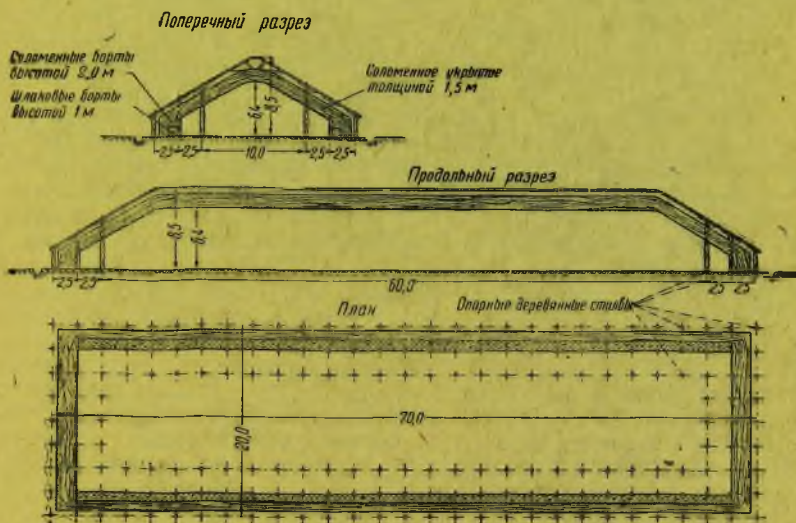
Чтобы по окончании укладки льда придать бунту правильную гладкую поверхность, его поливают водой несколько раз и промораживают.

На тех льдопунктах, где по климатическим условиям заготовить все количество льда намораживанием не представляется возможным, недостающую часть его вывозят из водоемов.

Эксплуатация льдохранилищ и уход за ними. При хранении льда в льдохранилищах временного типа

в целях обеспечения минимального таяния он укрывается изоляционными материалами (фиг. 81). Такими материалами для укрытия бунтов служат солома, опилки, камыш, а также соломенные или камышевые маты. До 70% бывших в употреблении изоляционных материалов используются обычно и в следующем сезоне.

Бунт льда, заготовленный на специальной площадке, укрывается по всей поверхности матами в один слой, а затем засыпается слоем опилок или покрывается слоем соломы. Во избежание загрязнения льда изоляционными материалами укладка матов производится внахлестку. В некоторых случаях опилки укрываются сверху еще одним слоем матов, а по требованию пожарной охраны обмазываются глиной



Фиг. 81

В целях уменьшения таяния льда выборку его из бунта следует начинать с северной стороны. Выкалывать лед нужно возможно круче, так как это позволяет уменьшить поверхность льда, подвергающуюся воздействию наружного теплого воздуха и солнечных лучей. Выколку льда лучше начинать сверху террасами, идя постепенно к низу.

Чтобы уменьшить таяние льда, разбираемую сторону бунта на время прекращения работ по выколке необходимо укрывать соломенными матами или двумя брезентами с прокладкой между ними тонких матов (или других изоляционных материалов). Хорошо защищают лед от таяния переносные затемняющие щитки. Такие щитки можно устраивать из досок и лучше всего из фанеры, так как в этом случае они получаются легкими и удобными для переноски. Необходимо тщательно следить за тем, чтобы около льдохранилища не скапли-

валась вода, так как это приводит к увлажнению изоляционных материалов и, как следствие, к увеличению процента таяния льда.

Следует обращать также внимание на целостность изоляции, отсутствие больших продольных разрывов и при обнаружении их немедленно принимать меры к устранению.

ГЛАВА II

ПЛАНИРОВАНИЕ ПЕРЕВОЗОК

1. Общие положения

«Грузы принимаются железными дорогами к перевозке по плану» (Устав железных дорог, ст. 9).

«Органы железнодорожного транспорта и клиентура обязаны организовать плановые перевозки с наименьшей затратой материальных средств транспорта и обеспечить сохранность грузов» (Устав железных дорог, ст. 2). Это значит, что наибольшее количество грузов должно быть перевезено наименьшим количеством вагонов. Отсюда вытекает ряд задач, которые должны быть разрешены при правильной организации плановых перевозок: вагон должен оборачиваться возможно скорее, пробег в порожнем направлении должен быть сведен к минимуму, должны быть устранены встречные, излишне дальние и другие нерациональные перевозки грузов, грузоподъемность и вместимость вагона должны быть использованы полностью и т. д.

XVIII съезд ВКП(б) указывал, что «Важнейшей задачей транспорта является упорядочение планирования грузооборота с целью всемерного сокращения дальних железнодорожных перевозок, ликвидации встречных и нерациональных перевозок и дальнейшего повышения удельного веса водного и автотранспорта в грузообороте страны».

План перевозок является неразрывной частью общего плана народного хозяйства и составляет в соответствии с теми требованиями на перевозки, какие вытекают из плана развития промышленности и сельского хозяйства.

Основой для составления плана перевозок является план развития разных отраслей народного хозяйства и в первую очередь производства строительных материалов, продуктов сельского хозяйства, топливной, металлургической, лесной промышленности и др.

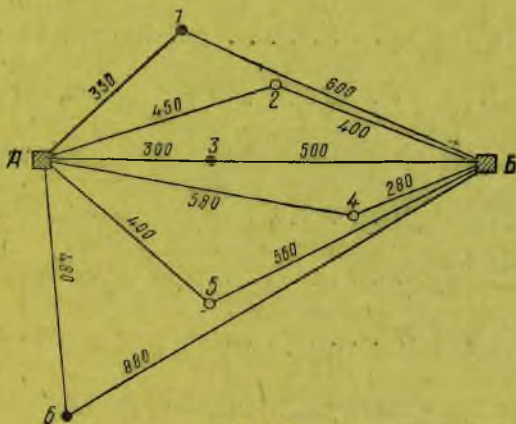
От объема продукции, размеров предстоящего выпуска продукции отдельных отраслей народного хозяйства зависят размеры перевозочной работы транспорта. Поэтому основным содержанием плана перевозок является полное и своевременное удовлетворение потребностей народного хозяйства и населения страны в перевозках грузов и пассажиров. В плане особо предусматривается полное обеспечение перевозок военных грузов и войсковых контингентов.

Вместе с тем транспорт должен предъявлять требования о развитии отдельных отраслей народного хозяйства, рациональном размещении новых предприятий, повышении использования местных видов сырья и топлива, установлении наиболее правильного расположения мест отдельных стадий производства — добычи, первичной переработки и производства готовых изделий и т. д.

В резолюциях XVIII съезда ВКП(б) указано:

«Съезд считает, что в размещении нового строительства в третьей пятилетке по районам СССР необходимо исходить из приближения промышленности к источникам сырья и районам потребления в целях ликвидации нерациональных и чрезмерно дальних перевозок, а также дальнейшего подъема в прошлом экономически отсталых районов СССР».

Постановление СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 9 января 1941 г. «О мероприятиях по увеличению производства товаров широкого потребления и продовольствия из местного сырья» имеет огромное значение для железнодорожного транспорта. Широкое развитие местной промышленности, направленное на дальнейший рост благосостояния трудящихся нашей страны, сократит дальние нерацио-



Фиг. 82

нальные перевозки, освободит многие тысячи вагонов, которые пойдут под грузы общегосударственного значения.

План перевозок является исходным для планирования других показателей работы и развития транспорта, например планом перевозок в основном определяется программа поставки подвижного состава; в зависимости от того, в каких направлениях предполагается развитие грузооборота и пассажирских перевозок, намечается работа по развитию путевого хозяйства транспорта, электрификации, автоблокировки, развитию узлов и станций и т. д.; задания по перевозкам определяют численность рабочей силы, расходы по эксплуатации и другие части транспортного плана.

Преимущества планового характера социалистического хозяйства позволяют так использовать подвижной состав, как это невозможно ни в одной капиталистической стране.

Принципиальные основы планирования перевозок сводятся к следующему.

По данным транспортно-экономических балансов определяется, какое количество продукции, из какого района и в какие районы

необходимо перевезти. При этом определенные районы производства прикрепляются к определенным районам потребления.

Главным требованием при прикреплении районов производства к районам потребления является обеспечение наименьшего суммового пробега груза.

Возьмем пример. Имеются два пункта производства *А* и *Б* и шесть пунктов потребления 1, 2, 3, 4, 5 и 6 (фиг. 82). Условно принимаем, что каждый пункт назначения требует по одной единице продукции, а каждый пункт отправления может дать три единицы.

Допустим, что расстояния между пунктами производства и потребления выражаются следующими цифрами:

$A-1=350$	}	км	разница для $A+250$ км
$B-1=600$			
$A-2=450$	}	»	» $A-50$ »
$B-2=400$			
$A-3=300$	}	»	» $A+200$ »
$B-3=500$			
$A-4=580$	}	»	» $A-300$ »
$B-4=280$			
$A-5=400$	}	»	» $A+160$ »
$B-5=560$			
$A-6=480$	}	»	» $A+400$ »
$B-6=880$			

Разложив эти разницы в расстояниях для *А* в нисходящем порядке, получаем:

+400	. . . . .	пункт 6
+250	. . . . .	» 1
+200	. . . . .	» 3
+160	. . . . .	» 5
- 50	. . . . .	» 2
-300	. . . . .	» 4

Так как каждый пункт производства может снабдить только три пункта потребления, то для *А* отбираем три пункта: 6, 1 и 3, а для *Б* — остальные пункты: 5, 2 и 4.

При таком распределении груза получаем следующий суммовый километраж:

$A-6=480$ км	$B-4=280$ км
$A-1=350$ »	$B-2=400$ »
$A-3=300$ »	$B-5=560$ »
<hr/>	
Итого 1 130 км	Итого 1 240 км

Всего $1\ 130+1\ 240=2\ 370$ км

При обратном направлении груза получился бы
следующий километраж:

$A-4=580$ км

$A-2=450$ »

$A-5=400$ »

$B-6=880$ км

$B-7=600$ »

$B-3=500$ »

Итого 1 430 км

Итого 1 980 км

Всего $1\,430+1\,980=3\,410$ км

Первый способ распределения дает экономию в 1 040 км. Здесь взяты для сравнения самый выгодный и самый невыгодный способы прикрепления источников производства к пунктам потребления. Всякое иное сочетание дало бы суммовой километраж более 2 370, но менее 3 410 км.

При решении задачи прикрепления пунктов производства к пунктам потребления нужно знать размеры производства и потребления по основным районам и грузам. Для этого необходимо изучение экономики производства и потребления различных продуктов по районам страны.

Равномерность погрузки во времени является одним из существенных элементов плана перевозок. Неравномерность предъявления грузов к перевозке может вызвать в отдельные дни невозможность удовлетворить все перевозки, а в другие дни — недоиспользование транспортных средств.

Некоторые грузы (например, овощи, хлеб и т. п.) вызывают усиленные перевозки в отдельный период времени года. Эта сезонность перевозок грузов должна учитываться в плане: все грузы, которые не являются специфически сезонными (например, строительные материалы), должны завозиться в другие периоды времени года для того, чтобы не вызвать перенапряжения работы транспорта в осенне-зимний период и не срывать перевозки сезонных грузов.

Концентрация грузопотоков по направлениям дает широкую возможность укрупненных перевозок и охвата наибольшего количества грузов маршрутами.

При планировании перевозок должна быть учтена необходимость максимального использования порожних направлений путем сочетания перевозок различных грузов встречного направления (например, уголь и руда, уголь и лес и т. п.).

В период навигации целый ряд грузов (лес, нефть, хлеб, строительные материалы и др.) должен направляться на водный транспорт, что дает железным дорогам возможность использовать подвижной состав под усиленную перевозку тех грузов, которые не могут быть доставлены по водным путям.

Перевозки грузов на коротких расстояниях должны совершаться автотранспортом, а железные дороги должны освобождаться от таких нерациональных перевозок.

В плановом социалистическом хозяйстве отсутствие борьбы и конкуренции между отдельными видами транспорта обеспечивает условия наиболее рационального сочетания работы всех видов транспорта.

Из плана перевозок должны быть исключены нерациональные перевозки, к числу которых относятся:

1) встречные, т. е. когда один и тот же груз перевозится во встречном направлении; при этом необходимо различать встречности явные, когда встречные потоки одного и того же груза наблюдаются на одной линии, и встречности скрытые, когда грузопотоки одного и того же груза следуют по разным линиям;

2) повторные, т. е. когда один и тот же груз предъявляется к перевозке два или более раз, например завозится на базисный склад, а затем после хранения снова предъявляется к перевозке; такие повторные перевозки требуют излишней затраты средств на погрузочно-разгрузочные операции, вызывают излишний простой вагонов и т. д.;

3) излишне дальние, т. е. когда перевозится из одного пункта в другой такой груз, который может быть подвезен из ближе расположенного пункта производства;

4) перевозки на коротких расстояниях и внутриузловые, при которых вагон, совершая небольшую перевозочную работу, значительное время простаивает под погрузкой и выгрузкой.

Составление рационального плана перевозок должно базироваться на разработке схем грузовых потоков основных массовых грузов. Такие схемы разрабатываются в НКПС отделом планирования народнохозяйственных перевозок на основе материалов размещения промышленности и изучения экономики груза. В схемах по каждому роду груза предусматриваются направление перевозки и предельная зона размещения продукции по пунктам потребления с учетом устранения излишне дальних, встречных и других нерациональных перевозок.

2. Разделение грузов на категории

Грузы в зависимости от их значения в системе народного хозяйства разделяются на две категории.

К первой категории относятся грузы, имеющие общегосударственное значение, а именно: уголь, кокс, нефть, торф, дрова и объемистый фураж (по специальному списку потребителей, устанавливаемому правительством), руда, флюсы, огнеупоры, черные металлы и металлолом, металлоизделия и машины, сельскохозяйственные машины, тракторы, автомобили, химические удобрения, лес, строительные материалы (предназначенные для предприятий общегосударственного значения согласно специально устанавливаемому списку), цемент, хлопок, бумага, свекла, хлеб, сахар, спирт, авторезина, растительное и животное масло, мясо, рыба и живность (убойная и племенная) централизованного снабжения, сода, соль, лен и пенька, картофель и овощи (в период сезонных заготовок: сентябрь, октябрь и ноябрь), промышленные сырье и товары широкого потребления (по особому списку, устанавливаемому правительством), воинские грузы в пределах плана, внутритранспортные перевозки НКПС и перевозки НКВД для железнодорожного строительства (рельсы, шпалы, металлы, крепления, запасные части и балласт).

Ко второй категории относятся все остальные грузы, имеющие местное значение, как то: комбинированные корма, жмыхи,

вино, патока, местные строительные материалы, грузы, перевозимые мелкими отправками, и пр.

Список грузов первой и второй категорий утвержден постановлением СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 13 марта 1934 г. и дополнен на основании последующих решений правительства.

Перевозка балласта, строительных материалов, рельсов, скреплений, шпал, запасных частей и других грузов для эксплуатационных и строительных нужд включается в государственный план перевозок на общих основаниях по соответствующим родам грузов в пределах общего лимита перевозок НКПС, устанавливаемого правительством.

Вывоз шлака, мусора, снега и загрязненного балласта со станционных путей, старых рельсов и шпал, щитов, кольев со станционных путей и перегонов и перевозка прочих материалов для ремонтных работ в пределах перегона производится в вагонах и поездах хозяйственного движения и в государственный план перевозок не включается.

Грузы первой категории планируются НКПС в централизованном порядке на основании заявок хозяйственных наркоматов и центральных органов отдельных отраслей народного хозяйства.

Грузы второй категории планируются начальниками дорог на основании заявок местных хозяйственных органов в пределах установленного НКПС лимита (количества) подвижного состава для грузов этой категории.

При Народном комиссариате путей сообщения и при начальниках железных дорог в качестве совещательных органов состоят постоянные совещания по перевозкам: в НКПС — из представителей народных комиссариатов и на дорогах — из представителей исполнительных комитетов местных советов и хозяйственных организаций.

В этих совещаниях рассматриваются заявки хозяйственных органов и предварительно прорабатываются планы перевозок, однако суждения совещаний не имеют решающего значения ни для НКПС, ни для начальника дороги, на которых возлагается вся ответственность за правильность составления плана перевозок.

3. Порядок составления плана перевозок

Общий сводный план перевозок по всей железнодорожной сети составляется НКПС и утверждается правительством.

Планы перевозок составляются на пятилетний период, на год, на каждый квартал и месяц. Пятилетний, годовой и квартальный планы являются перспективными, а месячный — оперативным, за невыполнение которого несут материальную ответственность как железные дороги, так и клиентура.

При составлении плана перевозок сначала устанавливается размер перевозок по основным грузам (учитываемым по номенклатуре плана); затем к ним прибавляется намечаемый размер перевозок по прочим грузам и определяется весь объем перевозок.

Определение размера перевозок по каждому основному грузу производится на основании транспортно-экономических балансов, в которых указываются:

- 1) размеры производства продукции в данном районе на планируемый отрезок времени;
- 2) размеры потребления продукции в самом районе производства;
- 3) потребность района в продукции, производимой за пределами района;
- 4) запасы продукции на планируемый период и необходимый по норме остаток на следующий период;
- 5) избыток или недостаток продукции;
- 6) районы вывоза и ввоза.

Транспортно-экономический баланс составляется обычно по следующей форме (форма 1).

Ф о р м а 1

Наименование районов	Запасы к началу планируемого периода (фактические)	Производство (по плану)	Всего продукции	Потребление			Общее потребление в районе	Остается к вывозу или требуется для ввоза (+ или -)
				образование запаса по установленной норме	собственное потребление на месте производства (по плану)	потребление в районе (по плану)		
1	2	3	4	5	6	7	8	9

Составление порайонных балансов производства и потребления осуществляется Госпланом (Государственной плановой комиссией) и плановыми органами наркоматов и главков, а также местными плановыми органами в областях, краях и т. д.

После выяснения основных районов вывоза и ввоза данного груза решается вопрос: из какого района в какие районы надо ввозить, т. е. в каком порядке прикрепить районы производства к районам потребления. Это прикрепление является самым важным элементом рационального планирования перевозок, причем необходимо в первую очередь учесть все возможности осуществления связей между районами прямым водным путем или смешанным железнодорожно-водным сообщением.

На основе учета перевозок внутри районов и прикрепления районов производства к районам потребления по каждому из основных грузов составляются таблицы межрайонного обмена по такой форме (форма 2).

Область отправления \ Область назначения	Архангельская	Вологодская	Кировская	Мурманская	Ленинградская	И. т. д.	Всего
Архангельская							
Вологодская							
Кировская							
Мурманская							
Ленинградская							
И т. д.							
Всего							

Вместе с планом межрайонных перевозок составляются план перевозок по отдельным железным дорогам и план грузопотоков, т. е. план движения грузов по отдельным участкам.

Размер перевозок выражается количеством тонн грузов, подлежащих перевозке. Однако для распределения объема работы железнодорожного транспорта недостаточно знать только число перевезенных тонн, так как оно определяет лишь количество отправляемых грузов безотносительно к расстоянию перевозки. Между тем работа транспорта будет различна в зависимости от расстояния перевозки. Например, перевозка определенного количества грузов на расстоянии 200 км и перевозка такого же количества груза на расстоянии 1 000 км потребуют разное количество транспортных средств.

Поэтому кроме количества тонн груза, что дает возможность наметить план погрузки (по пунктам или районам отправления), необходимо знать расстояния пробега груза; на основании этого можно составить план перевозки, т. е. установить, откуда, куда и сколько грузов требуется перевезти, а это в свою очередь дает возможность определить объем работы железных дорог, потребность в подвижном составе, развитие пропускной и провозной способности отдельных линий и участков и т. д.

Средняя дальность перевозки, общая или по отдельным грузам, определяется путем деления числа тонно-километров на число перевезенных тонн.

Густота движения грузов по отдельным участкам определяется путем деления сделанных на участке тонно-километров на длину участка в километрах.

При составлении месячного плана перевозок объем грузовой работы выражается не в тоннах, а в вагонах. Количество вагонов определяется путем деления общего количества груза, выраженного в тоннах, на статическую нагрузку вагона для каждого груза в отдельности. Средняя статическая нагрузка определяется делением общего числа перевезенных тонн груза на количество по-

груженых вагонов (в двухосном исчислении). Статическая нагрузка вагона зависит от грузоподъемности и типа вагонов, а также степени использования грузоподъемности в соответствии с особенностями перевозимого груза. Например, средняя статическая нагрузка для металла, леса, хлопка, сена и т. д. будет различна.

Количество грузов, перевозимых по определенному маршруту в определенном направлении (четном или нечетном) в единицу времени (год, месяц, сутки), называется грузовым потоком.

План грузовых потоков составляется по следующей форме (форма 3).

Форма 3

Участки	Расстояние в км	Туда в тыс. т					Обратно в тыс. т					Пробег в млн. ткм		
		всего	каменный уголь	руда	нефть	и т. д.	всего	каменный уголь	руда	нефть	и т. д.	направление		
												всего	туда	обратно
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15

В планах перевозок отдельных железных дорог (форма 4) раздельно учитываются ввоз (прибытие с других дорог), вывоз (отправление на другие дороги), транзит (грузы, отправленные с других дорог и следующие через данную дорогу на другие) и перевозки в местном сообщении (в пределах данной дороги).

Форма 4

Наименование груза	Всего перевезено в тыс. т	В том числе				Общий пробег в млн. ткм	В том числе				Средняя дальность пробега в км
		ввоз	вывоз	транзит	местное сообщение		ввоз	вывоз	транзит	местное сообщение	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12

На основе плана перевозок устанавливаются размеры погрузки и выгрузки, схема движения порожних вагонов по отдельным родам подвижного состава, нормы перехода вагонов между дорогами и предусматриваются регулировка и распределение подвижного состава по сети железных дорог.

Месячный план перевозок до 1939 г. являлся планом погрузки, а не планом перевозок, так как в плане устанавливались лишь пункты и объем погрузки и не указывались пункты назначения грузов. Поэтому нельзя было проверить рациональность заявляемых клиентурой перевозок на предстоящий месяц. В связи с постановлением Экономсовета с июня 1939 г. составляются планы перевозок, в которых учитываются не только дороги отправления, но и дороги назначения.

Порядок составления месячного плана перевозок следующий.

К 5-му числу предпланового месяца НКПС сообщает наркоматам и центральным учреждениям лимиты (нормы) намечаемых перевозок.

Не позднее 10-го числа наркоматы и центральные учреждения представляют в НКПС (отдел планирования перевозок) планы перевозок по грузам первой категории с указанием количества груза, дорог отправления и дорог назначения. Количество груза указывается в двухосных вагонах, а по углю, коксу, руде, флюсам, металлам, соли, зерновым хлебным грузам, муке, минеральным удобрениям, огнеупорам, бумаге, сахару и нефти, кроме того, и в тоннах. Тоннажный учет в плане некоторых других грузов устанавливается правительством.

Начальники дорог на основе полученных от НКПС лимитов (норм) разрабатывают по заявкам местных хозяйственных организаций план перевозок грузов второй категории и также к 10-му числу представляют его в НКПС.

На основании полученных от наркоматов и дорог данных НКПС составляет общий сводный план перевозок грузов по сети и представляет его на утверждение правительства.

После утверждения плана перевозок НКПС 17 — 20-го числа объявляет дорогам нормы погрузки с указанием дорог назначения.

На основе утвержденного правительством плана погрузки наркоматы распределяют нормы погрузки между своими местными организациями и сообщают их также начальникам дорог.

Местные организации обязаны не позже 20-го числа представить начальникам дорог развернутые планы перевозок по своим грузам в соответствии с выделенными им наркоматами лимитами с указанием станций отправления и назначения.

По получении от НКПС нормы погрузки грузов второй категории начальники дорог распределяют ее между отправителями, которые не позже 20-го числа представляют начальникам дорог развернутые планы перевозок.

Начальники дорог, проверив рациональность и соответствие полученных от отправителей планов перевозок с лимитами, высылают планы начальникам отделения движения, а начальники отделений рассылают их начальникам станций с расчетом поступления плана на станцию не позже чем за 3 дня до начала месяца.

НКПС имеет право исключать из представляемых отправителями планов такие перевозки, которые вызывают нерациональное использование перевозочных средств железных дорог (встречные, излишне дальние и на коротких расстояниях), с немедленным уведомлением об этом заинтересованных наркоматов и центральных учреждений. Предельная дальность перевозки отдельных видов грузов устанавливается правительством. Виновные в нерациональном использовании транспорта подлежат уголовной или дисциплинарной ответственности. В случае представления заведомо преувеличенных заявок или последующего отказа от погрузки вследствие таких заявок виновные отправители привлекаются к уголовной ответственности (см. ст. 13 Устава железных дорог).

Согласно постановлению правительства право изменять утвержденный правительством план перевозок по дорогам назначения предоставлено народному комиссару путей сообщения или его заместителю и в исключительных случаях начальникам дорог.

На основании этого начальники грузовых служб железных дорог обязаны руководствоваться следующими указаниями НКПС.

1) при несоответствии в отношении дорог назначения представленного отправителем плана перевозок с планом перевозок, утвержденным правительством, немедленно в письменном виде требовать от данного отправителя внесения в суточный срок соответствующих исправлений в план перевозок, предупреждая его, что при невнесении им необходимых исправлений в указанный срок перевозка будет исключена из плана с отнесением всей ответственности за последствия на отправителя;

2) при отказе отправителя внести соответствующие исправления в план перевозок исключать из плана отправителя перевозки, завышенные по дорогам назначения, и передавать право на них другим отправителям, в первую очередь под те же грузы и на дороги назначения, на которые погрузка занижена;

3) отправителей, виновных в неиспользовании норм погрузки и нарушении государственного плана перевозок, привлекать к материальной и уголовной ответственности;

4) в тех случаях, когда транспортное управление хозяйственного наркомата не сообщило дороге распределения норм погрузки по отдельным отправителям с указанием дорог назначения и план перевозок всех этих отправителей, вместе взятых, не соответствует по дорогам назначения плану перевозок, утвержденному правительством для данного наркомата, исключать из плана завышенные перевозки за счет любого отправителя, входящего в систему этого наркомата, с отнесением всей ответственности за последствия на транспортное управление последнего;

5) не допускать без особого разрешения изменения в плане перевозок грузов первой категории по дорогам назначения во время его выполнения;

6) организовать учет отклонений планов перевозок, представляемых отправителями, от планов перевозок, сообщаемых Грузовым управлением НКПС, а также учет изменений в плане перевозок при его выполнении.

4. Выполнение плана погрузки и изыскание резервов грузов

«На основании месячного плана перевозок каждому отдельному отправителю предоставляется месячная плановая норма перевозок. При этом главной задачей НКПС и его местных органов является безусловное и стопроцентное выполнение плана перевозок грузов первой категории.

По грузам первой категории плановая месячная норма предоставляется начальником дороги на основании утвержденного плана перевозок по указаниям народных комиссариатов и центральных учреждений Союза ССР, на которые правительством возложено распределение норм перевозок данного груза.

По грузам второй категории плановая месячная норма распределяется между отдельными отправителями начальником дороги после предварительного обсуждения в организованном при нем постоянном совещании по перевозкам.

Станции отправления, назначения и получатели грузов первой и второй категорий устанавливаются непосредственно отправителями» (Устав железных дорог, ст. 12).

«Выполнение погрузки по месячному плану производится или в порядке, указанном в самом плане, или в порядке, устанавливаемом на основе плана специальными договорами между начальником дороги и отправителями грузов.

В целях большей согласованности в работе станций и предприятий по выполнению плана погрузки грузоотправитель обязан подавать начальнику станции за три дня до наступления каждой пятидневки заявку о погрузке с календарным расписанием по дням погрузки в течение пятидневки» (Устав железных дорог, ст. 19).

В соответствии с месячным планом и заявками отправителей начальник отделения движения дает станциям на каждую пятидневку приказ-задание на погрузку. Начальник станции указывает каждому отправителю день погрузки.

Начальник станции, назначая день погрузки, должен сообразоваться с расписанием движения и планом формирования товарных поездов соответствующего направления и учитывать необходимость подборки грузов по направлению и пунктам назначения с целью создания укрупненных партий вагонов и маршрутов.

Выполнение погрузки по плану должно проводиться равномерно по суткам, периодам суток и часам. Нельзя допускать снижения погрузки в ночное время и резкого повышения к концу отчетных суток. Для этого необходимо, чтобы погрузочные работы были обеспечены в течение круглых суток рабочей силой в соответствии с объемом погрузки и чтобы груз был подготовлен у фронта погрузки, а отделение движения обеспечило равномерную подачу порожняка. В первую половину суток должно выполняться не менее 40% плановой погрузки и выгрузки (приказ НКПС № 313/Ц от 1 декабря 1938 г.).

Изменение пункта отправления груза допускается в пределах отделения движения с согласия начальника отделения по заявлению отправителя, которое должно быть получено начальником отделения не позже чем за два дня до наступления пятидневки.

Изменение предусмотренной месячным планом нормы погрузки не допускается. При выполнении плановой нормы дорога в целях перевыполнения плана обязана производить погрузку в порядке установления дополнительного плана с разрешения НКПС.

Замена одного груза другим разрешается начальником дороги лишь в пределах отдельных групп грузов, предусмотренных номенклатурой плана перевозок, утвержденного правительством. «Замена предусмотренного планом рода подвижного состава допускается начальником дороги при погрузке груза в порожнем направлении; при этом замена крытого подвижного состава открытым допускается лишь в отношении грузов, для которых такой род перевозки предусмотрен соответствующими правилами» (Устав железных дорог, ст. 22).

Государственный план перевозок должен выполняться по родам грузов, направлениям и для отдельных получателей.

Грузовая служба обеспечивает выполнение плана перевозок совместно со службой движения, которая организует подачу порожних вагонов под погрузку в соответствии с утвержденным планом перевозок.

Ежесуточно грузовая служба распределяет в соответствии с государственным планом перевозок наличный на дороге порожняк для своей погрузки по пунктам погрузки, роду груза и отправителям. Установленное грузовой службой распределение порожняка под погрузку после утверждения начальником дороги является обязательным для службы движения, осуществляющей подачу вагонов под погрузку.

Выполнение установленного плана выгрузки обеспечивается грузовой службой путем подготовки фронтов выгрузки, погрузочно-разгрузочных механизмов и рабочей силы для выгрузки, производимой средствами железных дорог, и путем контроля подготовки клиентуры к выгрузке на подъездных путях.

Обеспечение выполнения установленного плана выгрузки возложено также и на службу движения, которая подводит вагоны под выгрузку на станции выгрузки и производит расстановку их по фронтам выгрузки.

Линейный помощник начальника грузовой службы распределяет в соответствии с планом перевозок и заданиями управления дороги наличный на отделении порожняк для своей погрузки по пунктам погрузки, роду груза и отправителям и передает план использования порожняка для своей погрузки начальнику отделения движения, который обеспечивает подвод и расстановку порожняка по пунктам погрузки. Вместе с тем линейный помощник обязан принять своевременные меры к обеспечению выполнения плана погрузки наличием грузов, подготовкой рабочей силы, механизмов и фронтов погрузки.

Подготовка фронтов выгрузки, погрузочно-разгрузочных механизмов и рабочей силы для выгрузки, производимой средствами железных дорог, должна быть обеспечена линейным помощником начальника грузовой службы. Он же контролирует подготовку клиентуры к выгрузке на подъездных путях в соответствии с планом подвода местного груза, составленным начальником отделения движения, который обеспечивает подвод и расстановку вагонов по фронтам разгрузки.

В целях обеспечения выполнения плана перевозок и увеличения погрузки грузов необходимо изучение экономической конъюнктуры. Путем связи с организациями и предприятиями грузовая служба должна выявить наличие не только тех грузов, которые предусмотрены планом погрузки, но также и тех, которые еще не заявлены к перевозке, но должны быть перевезены.

Изыскание новых незапланированных грузов и привлечение их к перевозке дают возможность перевыполнить заданный план погрузки. При этом особо должны быть выделены грузы, перевозка которых может быть выполнена в направлении течения порожнего подвижного состава.

Начальники дорог могут разрешать дополнительную погрузку в порожнем направлении с тем, однако, чтобы не задерживать выполнения регулирующего задания по сдаче порожних вагонов, а также дополнительную погрузку для восполнения недозаявок и отказов клиентуры от погрузки. При этом восполнение недоговоров должно производиться в первую очередь теми же грузами и на те же дороги назначения. Сверхплановая погрузка народнохозяйственных грузов внутри дороги допускается только при выполнении утвержденного правительством плана перевозок, в остальных случаях — с разрешения НКПС.

Суточный план грузовой работы отделения службы движения должен предусматривать порядок обеспечения заданной погрузки по станциям вагонами, план выгрузки и порядок подачи вагонов под грузовые операции, а также их уборки по окончании операций.

Подача вагонов под выгрузку должна быть организована с определенными поездами или передачами. О подходе вагонов под выгрузку должна даваться своевременная информация.

План выгрузки строится по данным ожидаемого наличия на 18 час. груженых вагонов на станциях данного отделения и полученным сведениям о подходах вагонов под выгрузку с соседних отделений.

При сопоставлении заданного плана погрузки с наличием порожних вагонов и вагонов, находящихся под выгрузкой, а также планом выгрузки по каждой станции, определяется, обеспечивается ли заданный план погрузки порожними вагонами. При недостатке порожняка намечается подача его с других станций.

В некоторых случаях (например, при стихийных явлениях, крушениях и авариях, вызвавших перерыв движения, переполнения складочных помещений на станциях назначения невывезенными грузами и пр.) погрузка грузов может быть запрещена или ограничена распоряжением начальника дороги в определенных направлениях или в адрес определенных станций.

Временные запрещения погрузки и выгрузки живности вследствие эпизоотий (заразных заболеваний среди животных) устанавливаются СНК СССР по представлениям исполнительных комитетов краев или областей, на территории которых обнаружена эпизоотия.

Право устанавливать карантин в военное время при появлении заразных заболеваний сельскохозяйственных животных и птиц предоставлено областным и краевым исполнительным комитетам и совнаркомам автономных республик РСФСР и по остальным

союзным республикам — совнаркомам этих республик. По постановлениям этих органов объявляется о закрытии и последующем открытии станций для погрузки и выгрузки животных, птиц, сырых животных продуктов и фуража.

Все распоряжения об ограничении или запрещении погрузки регистрируются станцией по особой книге; кроме того, согласно ст. 27 Устава железных дорог об этом у товарных касс вывешиваются объявления немедленно по получении распоряжения, но во всяком случае не позднее чем за 6 час. до прекращения приема грузов.

Телеграфные распоряжения о запрещении или ограничении приема грузов к перевозке даются по определенной условной форме; таким распоряжениям ведется строгий учет по порядку нумерации (номер, помещаемый у подписи). Станции должны по этой нумерации наблюдать за полнотой поступления всех телеграмм и, в случае если будет замечен пропуск очередного номера телеграммы, немедленно запрашивать об этом управление дороги.

В грузовых службах и отделениях движения согласно приказу № 195/Ц от 9 августа 1937 г. должен быть организован оперативный учет фактического наличия у клиентуры грузов как предъявленных, так и не предъявленных к перевозке по железным дорогам. При этом грузовые службы обязаны изыскивать дополнительные грузы, не вошедшие в план, для обеспечения перевыполнения плана погрузки.

Оперативно-конъюнктурный учет наличия грузов у клиентуры имеет целью обеспечить станции, отделению движения, управлению дороги и НКПС разрешение следующих задач:

- 1) выполнение государственного плана погрузки по родам грузов;
- 2) изыскание дополнительных грузов для компенсирования сезонных грузов, не допуская снижения погрузки из-за недозаявок и отказов части клиентов от погрузки по плану; обеспечение перевыполнения плана погрузки;
- 3) обеспечение грузами порожнего направления;
- 4) обеспечение плана управительской маршрутизации.

Учет ведется по карточкам особой формы на станции, в отделении и в грузовой службе.

Основным звеном учета является станция. Начальник станции несет персональную ответственность за правильность сведений о наличии грузов у клиентуры и сообщает эти сведения за своей подписью.

Учетные данные сообщаются один раз в декаду по состоянию на 1-е, 11-е и 21-е числа каждого месяца.

Станция сообщает сведения в отделение движения. Отделение суммирует сведения по родам грузов и по важнейшим станциям и сообщает в грузовую службу. Грузовая служба объединяет полученные данные по родам грузов, отделениям и решающим станциям и сообщает в Грузовое управление НКПС.

Учитываются только подвезенные к железным дорогам грузы, подлежащие перевозке по железным дорогам, а именно:

- 1) готовые к отгрузке, т. е. находящиеся у фронтов погрузки, на складах при станциях и вне станций, если груз непосредственно из складов грузится в вагоны без выкладки у фронтов погрузки, на за-

пасных площадях, когда погрузка производится на этих площадях; эти грузы считаются готовыми, когда на отгрузку их имеются наряды у отправителя;

2) грузы, не готовые к отгрузке, т. е. не имеющие нарядов на отгрузку, но подвезенные к железной дороге.

При этом учетные сведения должны отражать наличие главнейших грузов, решающих погрузку данной дороги, и грузов, требующих особого наблюдения, как, например, зерно в период его заготовки, плодоовощи, живность, свекла, хлопок, крепеж и др., а также грузов, компенсирующих недогрузы и недозаявки по основным грузам.

5. Сгущение погрузки

«Дорога имеет право при наличии груза у отправителя производить в пределах установленного общего плана сгущение погрузки для создания маршрутов и укрупненных перевозок, а также восполнять недогрузы по плану.

При предоставлении месячной плановой нормы начальник дороги устанавливает обязательное для отправителя количество маршрутов. План маршрутизации по направлениям устанавливается начальником дороги по согласованию с отправителем.

Сгущение погрузки для создания укрупненных перевозок и для восполнения недогрузов производится начальником дороги с обязательным учетом максимальной перерабатывающей технической способности погрузочных пунктов отправителя. Сгущение погрузки производится: при среднесуточной плановой норме до 50 вагонов — в пределах двойного размера нормы, во всех остальных случаях — в пределах полуторного размера среднесуточной нормы.

Сгущение погрузки, превышающее указанные выше пределы, может производиться лишь с предварительного согласия отправителя.

О намеченном на предстоящую пятидневку сгущении погрузки дорога предупреждает отправителя за сутки до наступления пятидневки.

О подаче вагонов сверх установленной планом суточной нормы станция предупреждает отправителя не позднее 14 час. кануна дня подачи.

Неподача вагонов по плану, восполненная дорогой, засчитывается в счет выполнения дорогой месячного плана данного отправителя.

Вагоны, поданные сверх плановой нормы без предупреждения отправителя и последним не загруженные, не засчитываются в счет выполнения плана подачи вагонов» (Устав железных дорог, ст. 23).

Таким образом, согласно Уставу железных дорог сгущение подачи вагонов под погрузку дорога может произвести с целью:

1) создания целого маршрута;

2) создания укрупненной партии груза, следующего по одному назначению (например, вместо ежедневной погрузки в течение 5 дней по 3 вагона выгоднее одновременно загрузить партию в 15 вагонов);

3) для восполнения недодач вагонов по плану, допущенных дорогой в предыдущие дни; при этом такое восполнение должно делаться в ближайшие последующие дни, а не откладываться до конца месяца.

Сгущенная подача вагонов может иметь место при условии:

1) если у отправителя имеется в наличии груз в количестве, достаточном для загрузки всей предполагаемой к подаче партии вагонов; в противном случае часть вагонов останется незагруженной и будет непроизводительный простой вместо использования этих вагонов под погрузку других грузов;

2) если перерабатывающая техническая способность погрузочного пункта отправителя допускает возможность загрузки всей намеченной к подаче партии вагонов; например если отправитель при использовании всех приспособлений и механизмов и полном обеспечении рабочей силой может погрузить только 100 вагонов, а дорога ему подаст 150, то часть из них может остаться незагруженной и непроизводительно простоять вместо использования под погрузку других грузов.

При наличии проведенных условий дорога может сгустить подачу до следующих размеров:

1) если среднесуточная плановая норма не превышает 50 вагонов, то до двойной нормы, например при суточной норме в 40 вагонов подачу можно сгустить до 80 вагонов;

2) если среднесуточная плановая норма более 50 вагонов, то до полуторного количества этой нормы, например при суточной норме в 60 вагонов подачу можно сгустить до 90 вагонов.

В указанных случаях согласия отправителя не требуется, но для того чтобы он имел возможность подготовить к моменту подачи вагонов и груз и рабочую силу, дорога обязана его предупредить накануне (не позднее 14 час.) о намеченной на завтра сгущенной подаче вагонов. При отсутствии такого предупреждения сгущенная подача вагонов окажется для отправителя неожиданной и вследствие его неподготовленности часть вагонов может иметь непроизводительный простой в ожидании погрузки или совсем останется незагруженной.

Кроме такого обязательного предупреждения накануне подачи вагонов дорога предупреждает клиента о предстоящем сгущении погрузки за сутки до начала пятидневки, если сгущение намечено заблаговременно.

Дорога может допускать сгущенную подачу вагонов, более чем в два или полтора раза превышающую суточную плановую норму. Однако в этом случае дорога должна получить предварительное согласие клиента; при отказе отправителя от сгущенной подачи станция обязана проверить мотивы отказа. Возьмем примеры:

1) среднесуточная норма 40 вагонов; дорога в течение трех дней подавала только по 30 вагонов; в один из последующих дней при наличии порожняка дорога может подать вместо 40 вагонов 70 вагонов, предупредив отправителя накануне;

2) среднесуточная норма 40 вагонов; дорога в течение 6 дней подавала по 30 вагонов и таким образом задолжала 60 вагонов; имея в виду сгустить подачу до 100 вагонов для восполнения недогруза за предыдущие дни, дорога обязана независимо от предупреждения накануне получить согласие отправителя на прием 20 вагонов, подаваемых сверх удвоенной суточной нормы.

6. Маршрутизация перевозок

Перевозка грузов маршрутами, т. е. целыми поездами с грузами одного назначения, является наиболее рациональным методом выполнения перевозок, дающим большой экономический эффект: по пути не требуется переформирования состава, сокращается маневровая работа попутных сортировочных станций, обеспечивается более быстрая доставка груза по назначению, ускоряется оборот вагонов, снижается себестоимость перевозок и т. д.

Грузооборот социалистического транспорта характеризуется чрезвычайно высокой концентрацией. Погрузка 70% общего количества перевезенных в 1939 г. грузов падает на 12,8 крупнейших станций, а 70% выгрузки — на 10,5% станций. Свыше трех четвертей всей погрузки составляют решающие массовые грузы:

Уголь и кокс	23,9%
Нефть и нефтепродукты	5,4%
Черные металлы	4,8%
Руда	5,5%
Лесные материалы	8,1%
Дрова	4,2%
Хлеб	8,0%
Строительные материалы	18,8%
Итого	78,7%

Более 70% всех грузов загружаются на ветвях и складах промышленности.

Все эти условия дают возможность широкого развития отправительской маршрутизации.

Народные комиссариаты и центральные учреждения одновременно с представлением планов перевозок представляют в НКПС планы маршрутизации. При разработке планов перевозок отправители должны группировать отправки своих грузов таким образом, чтобы охватить маршрутами наибольшее количество грузов.

Одновременно с представлением управлению дороги развернутого плана перевозок отправители представляют проект плана погрузки отправительских маршрутов. В этом проекте должны быть указаны: станция погрузки, станция назначения, количество груза в двухосных вагонах и предполагаемое время (числа месяца) погрузки. Обязательное для отправителя количество маршрутов по месячному плану устанавливается начальником дороги.

Планы отправительских маршрутов должны обеспечить:

1) формирование постоянных маршрутов для поездов общесетевого расписания и кольцевых маршрутов;

2) наибольший охват маршрутами грузов, отправляемых с одной станции погрузки на одну станцию выгрузки.

На основе месячного плана маршрутизации начальник отделения движения совместно с линейным помощником начальника грузовой службы и отправителями устанавливает на месяц календарный план.

На отдельных дорогах в зависимости от особенностей грузооборота календарный план маршрутизации может составляться в управлении дороги.

Отправительским маршрутом называется состав вагонов установленного веса или (для легковесных грузов) длины:

1) загруженный на одной станции одним или несколькими отправителями назначением на одну станцию выгрузки;

2) загруженный на одной станции одним или несколькими отправителями назначением на разные станции выгрузки с проследованием до пункта расформирования не менее одной сортировочной станции;

3) загруженный одним отправителем на несколько станциях одного участка назначением на одну станцию выгрузки или назначением на разные станции выгрузки, но с проследованием до пункта расформирования не менее одной сортировочной станции.

Пункты расформирования отправительских маршрутов, следующих назначением на разные станции, устанавливаются дорогой на основании утвержденного НКПС плана формирования поездов.

К отправительским маршрутам относятся также кольцевые маршруты, организуемые на направлениях, имеющих постоянные перевозки массовых грузов из одного пункта в другой.

Кольцевые маршруты установлены трех категорий:

1) маршруты постоянного состава вагонов, обращающиеся между двумя определенными станциями погрузки и выгрузки грузов;

2) маршруты переменного состава вагонов, формируемые со станций погрузки до определенного пункта распыления за пределами дороги погрузки; эти маршруты в пункте распыления разбиваются на группы по отдельным станциям выгрузки; обратное следование таких маршрутов организуется путем подвода выгруженных вагонов к пунктам распыления и объединения их в маршруты для обратного следования;

3) маршруты внутридорожного формирования, предназначенные для обеспечения массовых перевозок внутри одной дороги.

Для перевозки угля, руды и кокса кольцевые маршруты формируются из четырехосных автосцепных полувагонов и хопперов.

Каждый кольцевой маршрут на всем пути его следования сопровождается начальником кольцевого маршрута и двумя поездными вагонными мастерами. Начальник маршрута несет полную ответственность за целостность маршрута и недопущение его расформирования в пути следования. Грузовые документы передаются начальнику маршрута.

Кольцевым маршрутам предоставляется право преимущественного продвижения перед всеми поездами, кроме пассажирских и воинских.

Для каждого направления по обращению кольцевых маршрутов НКПС устанавливается норма времени на оборот кольцевого маршрута от станции погрузки до станции выгрузки или распыления.

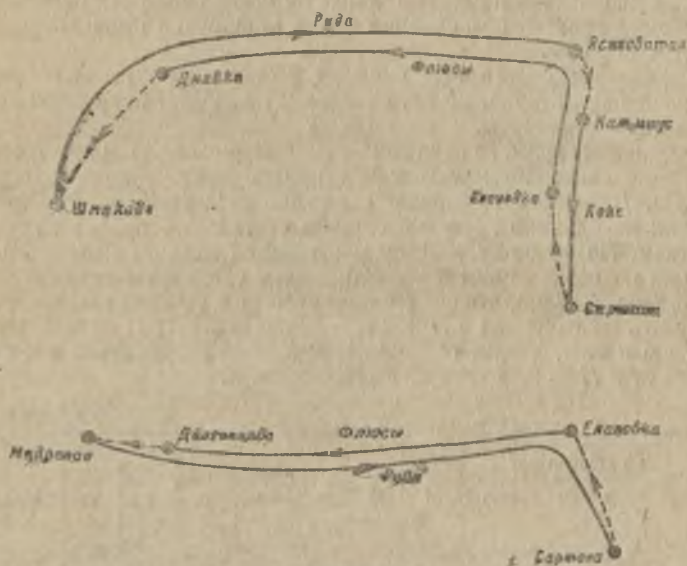
В целях недопущения задержки кольцевых маршрутов под погрузкой и выгрузкой сверх установленных норм и своевременной подготовки фронтов и рабочей силы начальники отделений движения информируют клиентов о прибытии маршрутов под погрузку и выгрузку не позднее как за 4 часа до прибытия маршрута.

Начальники грузовых служб обязаны вести специальный учет наличия грузов, следующих в порожнем направлении и могущих быть перевезенными кольцевыми маршрутами, и организовать со-

местно с клиентурой использование кольцевых маршрутов, следующих в порожнем направлении.

Начальники станций должны заблаговременно предупреждать клиентов о прибытии порожних маршрутов, которые можно использовать для погрузки в порожнем направлении, и организовать быструю погрузку и отправление этих маршрутов. Маршрут, следующий в порожнем направлении, может задерживаться под погрузкой попутных грузов не более 6 час., каждый раз по указанию начальника отделения движения.

На фиг. 83 показана в качестве примера схема обращения двух кольцевых маршрутов. Первый маршрут на станции Шмаково загру-



Фиг. 83

жается рудой и следует до станции Ясиноватая, где выгружается и порожним идет в Кальмиус под погрузку кокса, который выгружается в Сартаве; отсюда маршрут порожним подается в Еленовку под погрузку флюсов, которые направляются в Диевку; после выгрузки маршрут следует под погрузку руды в Шмаково, и т. д.

Второй маршрут обращается между станциями Мудреная, Долгинцево, Еленовка и Сартава, перевоза из Еленовки в Долгинцево флюсы и из Мудреной в Сартану руду и имея порожний пробег 105 км (от Долгинцево до Мудреной и от Сартавы до Еленовки) при 767 км груженого пробега.

Техническими маршрутами называются поезда, которые формируются на участковых или сортировочных станциях из нагонопотока, не организованного в отправительские маршруты, и

следуют без переработки до станции выгрузки или до сортировочной станции, где они расформировываются и направляются по разным станциям выгрузки.

Маршруты, сформированные из вагонов, загруженных на разных станциях одного или двух смежных участков, носят название ступенчатых. Разновидностью ступенчатой маршрутизации является превращение сборных поездов в маршрутные путем календарного планирования погрузки по назначениям груза по методу т. Осипова. Сущность этого метода заключается в том, что клиентура грузит в определенные дни по определенному плану и в определенном направлении; сборные поезда, которыми собираются группы вагонов с промежуточных станций, прибывают на участковые станции в виде готовых маршрутов и следуют далее по назначению без переработки.

Планирование и организация таких маршрутов проводятся в следующем порядке.

Управление дороги при высылке развернутого плана перевозок устанавливает, откуда, когда, сколько и как будут погружены отправительские маршруты.

Остальные грузы, не охваченные отправительской маршрутизацией, отделение движения намечает к отправке маршрутами из сборных поездов. Для этого начальник отделения движения и линейный помощник начальника грузовой службы составляют план погрузки по участкам. По каждому участку учитывается месячная погрузка всех станций по назначениям и все эти данные сводятся в таблицу.

Из табл. 4 видно, что все станции участка в течение месяца должны погрузить назначением в Л 150 вагонов, М — 157, Н — 100, О — 95, П — 106 и т. д. Таким образом, в Л можно отправить 3 маршрута, в М — 3, в Н — 2, в О — 2, в П — 2 и т. д.

Таблица 4

На станции Со станции										
	Л	М	Н	О	П	Р	С	Т	У	Итого
А	—	—	—	—	17	—	—	—	—	17
Б	—	13	—	—	—	—	—	—	—	13
В	20	40	25	30	40	43	20	40	15	273
Г	—	7	10	15	—	15	—	—	—	47
Д	27	11	—	—	—	13	14	27	14	106
Е	40	21	20	40	49	14	22	30	27	263
Ж	—	—	—	10	—	—	—	—	—	10
З	23	45	25	—	—	40	45	—	—	178
И	40	20	20	—	—	35	35	—	—	150
Итого . . .	150	157	100	95	106	160	136	97	56	1 057

На основе подобной таблицы разрабатывается пятидневный план погрузки по дням, в котором учитываются обеспечение погрузки вагонами, рабочей силой и лучшее использование порожняка. В плане

указывается, какие станции, в какой день, куда и сколько вагонов грузят (табл. 5).

Таблица 5

В какой день и куда Откуда		1-й день		2-й день		3-й день		4-й день		5-й день		Итого	
		М		Н		Р		С		Т			
		крытый	платформа	крытый	платформа	крытый	платформа	крытый	платформа	крытый	платформа	крытый	платформа
А.	.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Б.	.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Г.	.	10	—	—	10	—	10	—	14	17	—	27	34
В.	.	—	1	—	5	5	—	—	—	—	—	5	6
Д.	.	10	—	—	—	—	7	6	—	16	—	32	7
Е.	.	15	10	—	15	6	—	10	5	16	—	47	30
Ж.	.	5	—	—	10	—	—	—	—	—	—	5	10
З.	.	—	—	—	5	5	5	3	2	—	—	8	12
И.	.	—	—	—	6	10	3	5	5	—	—	15	14
Итого . . .		40	11	—	51	26	25	24	26	49	—	139	113
		51		51		51		50		49		252	

За трое суток до начала пятидневки начальники станций рассылают клиентуре пятидневные планы погрузки и предлагают подготовить груз определенного назначения и рабочую силу для обеспечения погрузки в тот день, который указан в плане.

Невыполнение погрузки хотя бы одним клиентом вызовет срыв маршрута. Поэтому начальники станций должны держать тесную деловую связь с клиентурой и следить за подготовкой груза и фронта погрузки и обеспечением рабочей силой.

Своевременное обеспечение погрузки порожняком имеет решающее значение для создания намеченного по плану маршрута. Начальник отделения движения в суточном задании должен указать, сколько вагонов идет под выгрузку на каждую станцию, откуда та или иная станция получает порожняк.

Весовая норма маршрута или длина его состава (для легковесных грузов) устанавливается в соответствии с нормами, предусмотренными графиком движения поездов.

Весовые нормы маршрутов в прямом сообщении устанавливаются НКПС, а в местном сообщении — начальником дороги.

Пополнение маршрута в пути следования на участках перелома весовых норм поездов производится в голове или хвосте маршрута отдельной группой вагонов, следующих не ближе станции назначения маршрута или перелома весовой нормы; при недостатке вагонов соответствующего назначения пополнение производится отдельной группой по плану формирования поездов.

Составы маршрутов по длине для легковесных грузов должны быть не менее 60 двухосных вагонов и для живности не менее 50 двухосных вагонов (включая в это число и вагоны с фуражом).

Срок на погрузку маршрутов на подъездных путях предусматривается в договорах на их эксплуатацию, а в прочих случаях устанавливается начальником дороги.

При погрузке маршрута на станции или подъездном пути, обслуживаемом локомотивом дороги, срок на погрузку маршрута не должен превышать срока, установленного для одиночных вагонов, более чем на 3 часа.

На подъездном пути, обслуживаемом локомотивом отправителя, дополнительный срок на погрузку маршрута определяется с учетом времени, необходимого для формирования поезда.

При погрузке маршрута частями начальник дороги должен установить количество частей и общий непрерывный срок погрузки маршрута с учетом времени, необходимого на погрузку отдельных частей, на подачу и уборку частей, с тем чтобы общий срок перевозки груза маршрутом был выгоднее перевозки груза одиночными вагонами.

В общем сроке погрузки маршрута должно быть указано время отдельно на самую погрузку и отдельно на подачу и выводку вагонов маршрута.

При погрузке маршрута частями дополнительного срока на погрузку не предоставляется.

Если погрузка маршрута на подъездном пути с безномерным учетом вагонов обеспечивается вагонами из-под выгрузки, маршрут считается выполненным при условии сдачи его отправителем к обусловленному дорогой времени.

Для отдельных станций с погрузкой массового однородного груза (уголь, соль, дрова и т. п.) начальники дорог по соглашению с отправителями могут организовать маршрутные заадресовочные бюро в целях максимального охвата погрузки отправительскими маршрутами. Порядок работы каждого маршрутного бюро устанавливается инструкцией, разрабатываемой дорогой совместно с заинтересованными отправителями и утверждаемой НКПС.

Вагоны, предназначенные для погрузки отправительских маршрутов, должны быть тщательно осмотрены и проверены в техническом и коммерческом отношении. Подаваемый состав должен быть обеспечен необходимым количеством тормозов в соответствии с Правилами технической эксплуатации.

Подача вагонов частями при наличии фронта на целый маршрут, как правило, не допускается.

Время подачи порожних вагонов для погрузки маршрутов, отправляемых поездами общесетевого расписания, устанавливается начальником дороги по согласованию с отправителем.

При обслуживании подъездного пути локомотивом отправителя маршрут должен быть сдан станции в сформированном виде, установленного веса или длины (для легковесных грузов), с расстановкой вагонов согласно Правилам технической эксплуатации и плану формирования поездов дорог следования.

Погруженный маршрут может быть выведен с подъездного пути отправителем и выставлен на обусловленном договором месте частями, но в таком виде, чтобы для образования поезда требовалось лишь простое соединение (сцепление) вагонов. По окончании выводки последней части маршрут принимается станцией.

На путях общего пользования, а также при обслуживании подъездного пути локомотивом дороги маршрут формируется дорогой и должен быть сдан отправителем дороге в том же виде и в том количестве вагонов, в каком этот состав был подан железной дорогой.

О состоявшейся погрузке маршрута отправителю выдается справка.

О срыве отправительского маршрута по вине дороги или по вине отправителя начальник станции составляет акт, который подписывают начальник станции и отправитель, с отметкой в учетной карточке.

За погрузку отправительского маршрута с соблюдением установленных норм по весу или длине, сроков на погрузку, правильности формирования и сдачи отправителю выплачивается премия.

При нарушении отправителем одного из указанных условий, а также при отказе от погрузки маршрута отправитель уплачивает железной дороге штраф за срыв маршрута в размере 300 руб.

Если маршрут сдан отправителем с превышением установленного срока на погрузку или сдачу, штраф за срыв маршрута не взыскивается. В этом случае отправитель, лишаясь премии, уплачивает только штраф за простой вагонов сверх времени, установленного для погрузки маршрута.

В тех случаях, когда отправитель задержал вагоны под погрузкой свыше установленного срока и маршрута станции не сдал, он уплачивает штраф за срыв маршрута и за простой вагонов на общем основании из расчета сроков, установленных для одиночных вагонов.

Маршруты, погруженные отправителем сверх количества, предусмотренного календарным планом, премируются на общем основании.

При неподаче или неполной подаче вагонов под погрузку маршрута железная дорога уплачивает отправителю штраф за срыв маршрута в размере 300 руб.

7. Прием к перевозке грузов мелкими отправлениями

«Прием к перевозке грузов мелкими отправлениями производится в пределах особых суточных норм, выделяемых начальником дороги в плане грузов второй категории. За счет этих норм обеспечивается и погрузка мелких отправок в сборно-раздаточные вагоны» (Устав железных дорог, ст. 14).

Для станций, имеющих значительную погрузку мелких отправок, суточная норма определяется в вагонах, а для мелких промежуточных станций, отправляющих небольшое количество таких грузов, норма устанавливается в тоннах и погрузка производится в сборно-раздаточные вагоны.

«Для отправителей, регулярно предъявляющих к перевозке мелкие отправки, адресованные в разные пункты, начальником дороги может

устанавливаться на крупных станциях отдельная норма» (Устав железных дорог, ст. 14).

Для лучшего использования подвижного состава на станциях с большим грузооборотом прием к перевозке грузов мелкими отправлениями организуется по определенным дням и направлениям. В какие дни и по каким направлениям принимаются мелкие отправки — указывается в объявлениях и доводится до сведения клиентуры.

«Прием к перевозке грузов мелкими отправлениями производится по предварительным заявкам отправителей личным распоряжением начальника станции.

Предварительные заявки на мелкие отправки подаются не ранее чем за пять суток, и не позднее чем накануне дня ввоза груза. Порядок приема этих заявок устанавливается начальником дороги, который ежемесячно определяет также и род грузов (по мелким отправлениям), принимаемых к перевозке в первую очередь» (Устав железных дорог, ст. 15).

При выдаче разрешений на прием мелких отправок день ввоза их должен назначаться с таким расчетом, чтобы из принятых в один день отправок можно было сформировать полногрузные сборные вагоны с наибольшим пробегом.

Согласно ст. 19 Устава железных дорог для мелких отправок день погрузки указывается начальником станции при ввозе груза.

«Начальник станции может разрешить ввоз груза ранее наступления назначенного дня погрузки (ст. 19).

Такие грузы принимаются в пределах вместимости складочных помещений, предназначенных для хранения отправляемых грузов» (Устав железных дорог, ст. 24).

Предварительный, до дня погрузки, ввоз груза на станцию дает возможность накапливать мелкие отправки грузов в течение 3—4 дней, подбирая их по направлениям и загружая целыми вагонами.

Необходимо при этом иметь в виду, что при приеме груза к перевозке до дня погрузки течение срока доставки начинается не с момента приема (ввоза) груза, а лишь с того дня, на который назначена погрузка.

«Отправитель имеет право использовать предоставленную ему по грузам первой и второй категорий норму для перевозки этих грузов мелкими отправлениями с включением этих мелких отправок в месячный план.

В этом случае допускается погрузка отправителем в один вагон отправок, адресованных на разные станции назначения, при условии пробега вагона не менее 300 км до первой станции отгрузки. Начальник дороги имеет право уменьшить указанное предельное расстояние пробега» (Устав железных дорог, ст. 16).

8. Ответственность за невыполнение государственного плана погрузки

За невыполнение установленных месячным планом перевозок норм погрузки отправитель и железная дорога несут денежную ответственность. Независимо от этого лица виновные в невыпол-

нении плана, подвергаются в соответствующих случаях дисциплинарной и уголовной ответственности.

Штраф за неподачу вагонов дорогой по плану перевозок, а также за непогрузку клиентурой поданных вагонов или отказ от назначенных по плану вагонов устанавливается в следующем размере: а) за крытый двухосный вагон и за двухосную платформу — по 25 руб. с вагона или платформы; б) за двухосную цистерну, изотермический вагон и прочий двухосный специальный подвижной состав — 50 руб. с вагона или цистерны.

Четырехосный вагон (платформа, цистерна) любого типа грузоподъемностью менее 50 *t* считается за два двухосных вагона.

Четырехосный вагон (платформа, цистерна) любого типа грузоподъемностью в 50 *t* и выше при расчете по штрафам за невыполнение плана считается за три двухосных вагона.

Штраф за недогруз по вине дороги, а также за недогруз или отказ клиента от погрузки металла, угля, флюсов, кокса, руды, зерновых хлебных грузов, соли и других грузов, планируемых в вагонах и тоннах, взимается в размере 1,5 руб. с каждой тонны.

При неподаче вагонов под маршруты и недогрузе маршрутов, кроме штрафа за невыполнение плана, взыскивается штраф с виновной стороны в пользу другой стороны за срыв маршрута в размере 300 руб. (см. Устав железных дорог, ст. 62).

«Штраф за простой вагонов взыскивается независимо от штрафа за невыполнение плана погрузки» (Устав железных дорог, ст. 78).

Отправитель освобождается от уплаты указанного штрафа в тех случаях, когда погрузка грузов не могла быть осуществлена:

1) по причине явлений стихийного характера: пожара, заносов на подъездных железнодорожных путях, наводнений, а также аварий на предприятиях, вызвавших прекращение производства на срок не менее трех суток;

2) при прекращении погрузки грузов и подачи вагонов под погрузку распоряжением начальника дороги или НКПС в порядке, предусмотренном Уставом железных дорог;

3) при неиспользовании вагонов, поданных отправителю сверх плановой нормы в порядке сгущения погрузки без предварительного предупреждения или без согласия отправителя, когда такое согласие требуется.

Штраф, уплачиваемый отправителем, уменьшается на одну треть в тех случаях, когда отправитель предупредит дорогу о неиспользовании вагонов за двое суток до дня погрузки.

Железная дорога освобождается от уплаты штрафа в следующих случаях:

1) при наличии явлений стихийного характера: пожара, заносов, наводнений;

2) при прекращении погрузки и подачи вагонов под погрузку распоряжением начальника дороги или НКПС в порядке, предусмотренном Уставом железных дорог;

3) при задержке отправителем вагонов под выгрузкой; в этом случае железная дорога освобождается от штрафа за неподачу того количества вагонов, которое было задержано под выгрузкой или не могло быть подано под погрузку по этой причине;

4) при выполнении дорогой в течение планового месяца недоача за отдельные дни.

Наличие обстоятельств, освобождающих отправителя и железную дорогу от штрафа, отмечается в «учетной карточке», которая подписывается начальником станции и отправителем каждый день. При отказе или уклонении от подписания учетной карточки составляется акт.

9. Расчеты по штрафам

«По окончании месяца начальник станции не позже 10-го числа составляет и сообщает отправителю расчет по причитающимся железной дороге и отправителю суммам штрафа.

Для отправителей, производящих массовую погрузку на разных станциях дороги, распоряжением начальника дороги может устанавливаться централизованный порядок расчета по штрафам через управление дороги. В этих случаях дорога обязана сообщить месячный итог расчета отправителю и станции не позднее 25-го числа следующего месяца.

Причитающиеся железной дороге или отправителю согласно расчету суммы подлежат уплате в пятидневный срок» (Устав железных дорог, ст. 66).

10. Перевозка в вагонах, принадлежащих клиентуре или арендованных

«Перевозка грузов в принадлежащих клиентуре или арендованных ею вагонах как со своим локомотивом, так и с локомотивом дороги в план не включается. Такая перевозка разрешается начальником дороги в зависимости от наличия пропускной и провозной способности. Предоставление клиентуре в аренду вагонов из парка, выделенного дороге для выполнения плана перевозок, воспрещается» (Устав железных дорог, ст. 18).

НКПС установлены особые условия аренды подвижного состава.

За аренду паровозов без топлива и бригад взыскивается посуточная плата в зависимости от серии паровоза:

Серии О и Ч	64 руб.	Серии Р и Ц	72 руб.
Д	44 »	Ъ и Ъ (0-4-0)	46 »
Т	48 »	Ш и Щ	85 »
Б (0-3-0)	37 »	Фита	120 »
П	54 »	Э, Ф и Е	125 »
А и Н	60 »	Л и С	130 »

За паровозы одной серии, но разных индексов (например, ОД, ОВ, ОК) плата взыскивается одинаковая. Указанные платы установлены за аренду паровозов без топлива и бригад.

За аренду вагонов товарного парка установлена также суточная плата в зависимости от рода вагона и его грузоподъемности:

За обыкновенный крытый вагон или платформу	
грузоподъемностью до 16,5 т	8 руб.
То же свыше 16,5 до 21,5 т	12 »
» » » 24,5 т	20 »
За цистерну двухосную	25 »
» » » четырехосную	40 »

На аренду подвижного состава между дорогой и предприятием заключается договор, в котором предусматриваются срок аренды, порядок и условия передачи арендатору и обратного возвращения подвижного состава, а также порядок расчетов.

При перевозке грузов в подвижном составе с паровозом грузоподъемщиков за пробег подвижного состава как в груженом, так и в порожнем состоянии плата взыскивается независимо от рода и количества загруженного груза по 3 коп. с оси и километра (включая и оси паровоза) за действительно пройденное расстояние, но не менее чем за 25 км.

За перевозку грузов в вагонах грузовладельца паровозом дороги или, наоборот, в вагонах дороги паровозом грузовладельца плата взыскивается по тарифам, установленным для перевозимого груза, со скидкой 25%. В этом случае за пробег вагонов или паровоза в порожнем состоянии плата не взыскивается.

За предоставление дорогой проводника для паровоза грузовладельца взыскивается сбор: при пробеге до 10 км — в размере 5 руб. и при пробеге свыше 10 км — по 10 руб. за каждые сутки нахождения проводника при паровозе.

Указанный порядок расчета провозных плат распространяется также на перевозки груза с паровозом и в подвижном составе, арендованном грузовладельцем у железной дороги.

При таких перевозках в местном сообщении дорогам предоставляется право устанавливать в порядке положения о местных тарифах и более льготные условия перевозки.

При простое на путях железных дорог под погрузкой и выгрузкой вагонов, принадлежащих клиентам или арендуемых ими у железных дорог, установленный за задержку вагонов штраф взыскивается с понижением на 50%.

Г Л А В А III

ОТПРАВЛЕНИЕ ГРУЗОВ

1. Грузовые операции в пункте отправления грузов

Последовательный порядок грузовых операций в пункте отправления в основном представляется в следующем виде.

1. В товарной конторе:

- а) отправитель предъявляет составленную им накладную;
- б) товарный кассир проверяет правильность составления накладной и, убедившись в возможности приема груза по назначению на станцию, указанную отправителем, делает на накладной надпись (визу) о разрешении ввоза груза.

2. На грузовом дворе:

- а) отправитель предъявляет весовщику накладную и груз;
- б) весовщик, убедившись в наличии разрешения на ввоз груза, производит осмотр состояния груза, если он не упакован, и проверяет исправность и прочность тары, если груз сдается в упаковке;

в) проверяет наличие и правильность маркировки груза отправителем;

г) записывает в «книгу приема грузов к отправлению»;

д) производит взвешивание груза;

е) наносит на грузовые места железнодорожную маркировку;

ж) указывает в накладной номер железнодорожной марки и вес груза;

з) отправляет накладную в товарную контору.

3. В товарной конторе:

а) товарный кассир проверяет оформление приема груза по накладной весовщиком;

б) передает накладную таксировщику для определения стоимости перевозки по тарифу;

в) таксировщик, определив причитающиеся платежи и указав их в накладной, передает ее конторщику;

г) конторщик составляет дорожную ведомость с квитанцией и указывает в накладной ее номер;

д) товарный кассир взыскивает с отправителя причитающиеся платежи и выдает квитанцию в приеме груза к перевозке, отрывая ее от корешка дорожной ведомости.

4. На грузовом дворе:

а) вагоны, поданные под погрузку и проверенные агентом вагонной службы в техническом отношении (технический осмотр вагона), осматриваются весовщиком, который должен убедиться, что вагон вполне обеспечивает сохранность груза при перевозке от подмочки, порчи и хищения (коммерческий осмотр вагона);

б) под руководством весовщика производится погрузка грузов;

в) на загруженные крытые вагоны весовщик или пломбирующий накладывает пломбы, записывая все запломбированные вагоны в «книгу пломбировки»;

г) весовщик составляет вагонный лист на каждый загруженный вагон и передает его в товарную контору.

5. В товарной конторе к вагонным листам подбираются соответствующие накладные и дорожные ведомости, затем все документы сдаются по «Книге сдачи документов» в техническую контору.

2. Накладная

Основным документом на перевозку грузов, устанавливающим взаимные обязанности, права и ответственность железных дорог и клиентуры, является накладная (форма 5).

«Одновременно с предъявлением груза к перевозке отправитель вручает дороге накладную, которая сопровождает груз на всем пути его следования» (Устав железных дорог, ст. 29).

Бланки накладных изготавливаются дорогами по форме, утвержденной Народным комиссариатом путей сообщения, и высылаются на станции по их требованию.

Бланки накладных выдаются станцией по требованиям отправителя за плату по 10 коп. за экземпляр.

Станции должны иметь достаточный запас бланков накладных для снабжения ими отправителей груза.

Прием груза к перевозке допускается: повагонными отправками—по плану, а мелкими отправлениями—лишь с предварительного разрешения начальника станции, которое оформляется надписью на заявке отправителя или на накладной с указанием дня ввоза.

Накладная составляется и подписывается отправителем. При отправке грузов учреждениями, предприятиями и организациями на накладной кроме наименования, печати или штампа отправителя указываются должность, имя и фамилия агента отправителя, подписывающего накладную. Этот агент обязан иметь доверенность отправителя.

За верность внесенных в накладную сведений отправитель несет ответственность. Железная дорога может проверить правильность этих сведений.

За неправильное указание грузоотправителем в накладной сведений, вызывающих уменьшение провозной платы, с отправителя взыскивается штраф в размере трехкратной разницы между всеми платами и сборами, исчисленными по сведениям, указанным отправителем, и всеми платами и сборами, исчисленными по данным, оказавшимся в действительности.

Независимо от взыскания указанного штрафа расчет плат за перевозку производится по данным, оказавшимся в действительности.

За предъявление груза, запрещенного к перевозке, или груза, требующего при перевозке особых мер предосторожности, с неправильным указанием наименования или свойств груза с отправителя взыскивается штраф в размере пятикратной провозной платы по высшему тарифу за все расстояние перевозки.

Если неправильность указанных отправителем сведений будет обнаружена после приема груза к перевозке, штраф взыскивается с получателя.

«Груз считается принятым к перевозке с того момента, когда он принят станцией отправления вместе с накладной и отправителем внесены платежи, подлежащие уплате при отправлении груза. Время приема груза к перевозке удостоверяется наложением станционного штампа на накладной» (Устав железных дорог, ст. 29).

Накладная является очень серьезным документом, имеющим большое юридическое и расчетно-кассовое значение; по ней устанавливаются: взаимные обязанности железной дороги и отправителя по перевозке, ответственность за сохранную и своевременную доставку груза, права клиента на заявление претензий и исков, правильность применения тарифов и точность денежных расчетов за перевозку и т. д. Поэтому на правильность и точность составления накладных, четкое и культурное оформление их необходимо обращать особое внимание.

Накладные должны ясно и отчетливо заполняться чернилами или на пишущей машинке или штамповыми трафаретами. Все требуемые бланками накладной сведения должны быть включены отправителем и станционными агентами в соответствующие графы. Налагаемые на накладную штампы должны иметь совершенно ясные оттиски.

Никакие подчистки и поправки в накладной не допускаются. В случае изменения отправителем сведений, внесенных в накладную,

1. По государственному плану №
 2. Ввоз груза разрешен на
 3. Погрузка назначена на число мес.
 « . . . » 194 г. Нач. ст.
 (подпись)

НАКЛАДНАЯ №

ОРДЖОНИКИДЗЕВСКАЯ Ж. Д.

Род вагона	№ вагона	Подъемная сила	Число осей	Скорости
------------	----------	----------------	------------	----------

Станция отправления	Станция и дорога назначения	Ж. д.
---------------------	-----------------------------	-------

Через передаточные пункты

Отметки об изменениях адресата, станции назначения или пути следования с ссылкой на распоряжения

Отправитель	Получатель
-------------	------------

Его адрес	Его адрес
-----------	-----------

Наложный платеж в сумме перевести в отд. Госбанка гор. на р/сч. № (кому)

Знаки и марки	Число мест	Род упаковок	Наименование груза	Вес в кг	Тарифные отметки
					Расчет платежей за км Руб. Коп.

Вес груза определен отправителем

Подпись лица, определившего вес

его должность и фамилия (четко и разборчиво)

Подпись отправителя

1. Объявленная ценность
 2. О неисправном состоянии груза и недостатках упаковки
 3. О приложенных документах
 4.

Подпись отправителя

Взыскано при отправлении

Подпись агента станции отправления

Взыскано при выдаче

1. Провозная плата

2. Погрузка

3. Выгрузка

4. Хранение по прибытию

5. Простой вагона

6.

7. За наложенный платеж

8.

9. Проводник

10.

Всего

При отправлении

При выдаче

Подпись агента станции назначения

Заполняется чернилами, на пишущей машинке или штемпелями

Накладные, заполненные карандашом, не принимаются.

Жирно очерченные графы заполняются отправителем.

Время выдачи

ОТМЕТКИ

На станции отправления

1. О приеме груза от отправителя

число, месяц	При ввозе груза частями		Подпись весовщика и его фамилия (четко и разборчиво)
	коли- чество мест	вес	

2. При погру-
ке средств-
ми отпра-
вителя ва-
гон:
- а) подан — чис. — мес.
— час. — мин.
- б) принят от отправителя
— чис. — мес.
— час. — мин.

3. Время приема
груза к пере-
возке

4. Отметки отправителя, не обязатель-
ные для железной дороги

На станции прибытия

5. Время выгруз-
ки средствами
железной до-
роги

6. При выгруз-
ке средств-
вами полу-
чателя ва-
гон:
- а) подан — чис. — мес.
— час. — мин.
- б) принят от получателя
— чис. — мес.
— час. — мин.

7. Груз выдан со склада станции

число, месяц	Количе- ство мест	Вес	Подпись весовщика и его фамилия (четко и разборчиво)

8. Отметки об актах

Станция составления акта	№ акта	О чем

9. Вес груза проверен станцией

Оказалось брутто — кг

тара вагона — проверена — кг
с бруса

нетто — кг

Отгружено « — » мест — кг

Подпись —

Должность —

Фамилия —
(четко и разборчиво)

(Оборотная сторона накладной)

отправитель обязан заполнить новый бланк накладной. Изменения и дополнения сведений, внесенных в накладную железной дорогой, делаются за подписью соответствующего агента дороги с наложением станционного штампа.

Накладная должна быть составлена на бланке той дороги, со станции которой отправляется груз.

На перевозку грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении накладная составляется на бланке особой формы, установленной для такого сообщения.

По одной накладной допускаются к перевозке грузы в количестве, не превышающем вместимости или подъемной силы вагона, за исключением случаев перевозки груза на двух и более сцепленных платформах.

Для массовых навалочных грузов распоряжением управления дороги (в местном сообщении) или НКПС (в прямом сообщении) может устанавливаться порядок следования по одной накладной целых маршрутов или нескольких вагонов. Вагонные листы составляются на каждый вагон.

В этом случае в накладной указываются количество вагонов, род груза и общий вес, а номера вагонов, подъемная сила каждого вагона и фактический вес погруженного в каждый вагон груза указываются в перечне, составляемом в трех экземплярах, из которых один прилагается к накладной, второй — к дорожной ведомости и третий — к корешку дорожной ведомости. Вверху перечня указываются станции отправления и назначения и номер накладной и накладывается календарный штамп станции. В случае отцепки вагона в пути (например, по технической неисправности) в перечень вносится отметка с указанием причины и станции отцепки.

Не допускается совместная перевозка по одной накладной:

- 1) скоропортящихся грузов с другими грузами;
- 2) грузов, которые по своим свойствам не должны помещаться в одном вагоне;
- 3) грузов, перевозимых на основании особых условий, с грузами, перевозимыми на общих условиях;
- 4) грузов, требующих соблюдения таможенных, карантинных и тому подобных формальностей, с грузами, таких формальностей не требующими;
- 5) грузов, имеющих разные сроки хранения по прибытии.

3. Заполнение накладной отправителем

В графе «Скорость» указывается скорость, с которой должен быть перевезен груз: «Малая» или «Большая».

В графе «Станция отправления» указывается точное наименование станции и дороги отправления груза. Эта графа должна заполняться станцией путем наложения станционного штампа при выдаче бланка накладной отправителю.

В графе «Станция и дорога назначения» указывается точное название той станции и дороги, на которую груз следует. Наименование этой станции должно совершенно точно соответствовать наименова-

нию, указанному в Тарифном руководстве № 4, например Озерцы Зап., Озеры Лен., Половина В.-Сиб., Половинка Перм., Серноводск Ордж., Серные Воды им. Куйбышева, Роща Ленинградск., Роща Сев. и т. п.

При адресовании груза на узловую станцию указывается полное наименование станции; например: Харьков-тов. Южн., Харьков-Левада Южн., Москва-I тов. Лен., Москва-тов. Горьковская Дзерж., Москва-тов. Курская Дзерж., Ленинград-тов. Московский Окт.ж. д., Ленинград-тов. Витебский Окт. ж. д. и т. п.

В тех случаях, когда повагонная отправка груза должна быть выгружена непосредственно на складе или подъездном пути адресата, отправитель обязан в графе «Станция и дорога назначения» указать «С подачей на склад получателя». За правильность такого адресования груза несет ответственность отправитель.

Мелкие отправки грузов, следующие в железнодорожные узлы, могут быть адресованы только на станцию, находящуюся на линии, по которой груз входит в узел.

В графе «Наименование отправителя» указывается точное и полное наименование учреждения, предприятия или организации-отправителя груза. Если груз отправляется отдельными гражданами, указываются фамилия, имя и отчество лица, отправляющего груз.

В графе «Адрес отправителя» указывается точный почтовый адрес отправителя с обозначением города или селения, улицы и номера дома. Вместо полного адреса может быть указан номер почтового ящика.

В графе «Наименование получателя» указывается точное и полное наименование учреждения, предприятия или организации, которой адресуется груз. Указание сокращенных или условных наименований отправителя и получателя запрещается. Если груз адресуется на имя отдельных граждан, то должны быть указаны фамилия, имя и отчество получателя.

В графе «Адрес получателя» указывается почтовый адрес получателя. По этому адресу дорога посылает уведомление о прибытии груза. Вместо полного адреса может быть указан номер почтового ящика.

В тех случаях, когда отправитель желает, чтобы получатель был уведомлен о прибытии груза не по почте, а по телефону, телеграфу или нарочным (за особую плату), об этом, кроме указания адреса, делается специальная отметка.

В графе «Наложенный платеж» указывается прописью сумма платежа в тех случаях, когда груз предъявляется к перевозке с наложенным платежом, в противном случае указывается «Не было».

Отправитель обязан указать, кому перевести наложенный платеж, филиал Госбанка, город и номер расчетного счета. Сведения о филиале Госбанка, городе и номере расчетного счета отправителя должны быть указаны независимо от того, был ли наложен платеж или нет.

В графе «Знаки и марки» указываются отличительные надписи, знаки и марки (в том числе фабрично-заводские марки), помещенные на грузовых местах отправителем; при отправке нескольких мест с разнородным грузом каждое место должно иметь номер или особую марку отправителя; марки могут быть обозначены цифрами и буквами.

В графе «Число мест» указывается количество мест груза каждого наименования и каждого рода упаковки.

В графе «Род упаковки» указывается сокращенно род тары груза, например «корз.», «кип.», «боч.», «бут.». Запрещается обозначать род тары одной буквой.

При предъявлении груза к перевозке внавалку, насыпью или наливом в цистернах в графах «Число мест» и «Род упаковки» соответственно указывается «Навалкой», «Насыпью» или «Наливом».

В графе «Наименование груза» указывается полное и точное наименование груза по тарифной номенклатуре согласно тарифным правилам. Сокращенное или неполное наименование, например «молпродукты», «метизы» и т. п., не допускается.

Не допускается также (кроме воинских перевозок) указывать в накладной вместо полного и точного наименования груза только литературное, групповое или разрядное обозначение.

По грузам, перевозимым на основании особых правил, помимо полного наименования груза, в накладной должны указываться особые свойства груза: «Едкий», «Ядовитый», «Легкогорючий» и т. п.

Если в алфавите к номенклатуре груз поименован с указанием состояния его или отличительных признаков (твердое, жидкое, в кусках и т. п.), то наименование такого груза должно вноситься в накладную с указанием состояния его или признаков, например «Корунд в кусках», «Корунд молотый», «Сажа сухая», «Сажа, тертая на масле», «Сажа, тертая на спирту» и т. п.

Не поименованные в алфавите к номенклатуре грузы обозначаются в накладной тем наименованием, под которым они обращаются в производстве или товарообороте, причем обязательно должны быть указаны отличительные признаки груза (род груза, материал, из которого груз изготовлен, назначение груза и т. п.), достаточные для отнесения этого груза к той или иной тарифной группе, например «сарпинка — ткань хлопчатобумажная» или «кроше — вязальные нитки» и т. п.

При недостатке в накладной места для перечисления всех перевозимых по одной отправке грузов к накладной прочно приклеивается лист бумаги размером не более формата накладной, на котором перечисляются знаки, марки, число мест, род упаковки, наименование и вес всех перевозимых грузов. Этот лист подписывается отправителем и скрепляется календарным штемпелем станции с указанием номера накладной. Итог числа мест и веса грузов указывается в накладной, а в графе «Наименование груза» указывается «Сборная отправка, перечень грузов прилагается».

Графа «Вес» (за исключением тех случаев, когда по ст. 32 Устава железных дорог определение веса возложено на дорогу) заполняется отправителем. Общий итог числа мест и веса повторяется прописью с добавлением слова «Итого».

Вес должен быть удостоверен подписью агента отправителя, ответственного за правильность определения веса, и штемпелем отправителя, причем кроме подписи указываются четко и разборчиво фамилия и должность этого агента. При определении веса отправителем товар-

ный кассир, проверяя накладную, перечеркивает графу «Вес груза определен дорогой».

Графа «Особые заявления отправителя» состоит из четырех пунктов, которые заполняются в следующих случаях.

1. «Объявленная ценность» — заполняется при объявлении отправителем ценности груза в тех случаях, когда объявление ценности требуется или допускается по правилам. Сумма объявленной ценности указывается прописью.

2. «О неисправном состоянии груза или недостатках упаковки» — заполняется в случае неисправного состояния груза или когда груз с разрешения станции принят к перевозке в таре, имеющей недостатки. Эти отметки подписываются отправителем особо.

Вес и количество мест груза в неисправном состоянии или с недостатками тары указываются отдельно от веса и количества мест всей партии грузов, перевозимых по накладной.

В этой графе должны быть указаны конкретные недостатки самого груза или тары, например: такие-то части машины сломаны или таких-то частей недостает; доска ящика вдавлена, гвозди перебиты, наружная заделка; мешки испачканы угольной пылью — столько-то кип, марки такие-то, весом таким-то; холст тонкий, редкий; веревки, которыми увязана кипа, слабы или надвязаны; рогожка порвана и т. п.

При обнаружении таких недостатков после приема груза к отправлению составляется акт и о приложении его делается отметка в накладной.

Агентам железной дороги запрещено вносить в накладную какие-либо отметки о неисправности груза или его упаковки.

Если в приложенном к накладной сертификате имеется отметка о повышенной влажности и других недостатках зерна или скоропортящихся грузов, станция должна перенести эти отметки в накладную (в графу об актах) со ссылкой на номер сертификата; составление акта в этих случаях не требуется.

3. «О приложенных документах» — перечисляются отправителем, какие именно к накладной приложены документы.

4. В свободной графе должны указываться устраиваемые отправителями для погрузки груза приспособления, а также другие сведения, предусмотренные правилами перевозки соответствующих грузов.

В этой графе отправитель указывает также:

а) о прикреплении фактур или спецификаций к грузовым местам или о помещении этих документов в вагоне при повагонных отправлениях, нагрузка которых производилась отправителем; в случае утраты этих документов получатели с требованием о высылке копии должны обращаться непосредственно к отправителям;

б) о требовании отправителем специального подвижного состава под перевозку груза.

В графе «Подпись отправителя» при отправке грузов учреждениями, предприятиями и организациями на накладной кроме наименования, печати или штампа отправителя указываются фамилия и должность представителя отправителя, подписывающего накладную, например «Завод Серп и молот, экспедитор Чухнов».

На оборотной стороне накладной в графе «Отметки отправителя, не обязательные для железной дороги» отправителю предоставляется указывать сведения о грузе, необходимые для получателя, например о марках угля, ассортименте грузов, о том, в счет какой лицензии отправляется экспортный груз, адресованный в порт для дальнейшего следования за границу, и т. п.

4. Приложения к накладной

Все приложения к накладной должны быть прочно прикреплены отправителем путем подшивки или иным способом. Прикрепление путем скалывания или при помощи проволоочной скрепки не гарантирует сохранности этих документов и поэтому не допускается. Приложения должны прикрепляться к верхней части оборотной стороны накладной.

Документы, прилагаемые к накладной, разделяются на две категории: а) обязательные, без которых груз к перевозке не принимается, и б) допускаемые, которые могут быть приложены к накладной по желанию отправителя.

К накладной обязательно должны быть приложены те документы, которые требуются правилами, как, например, ветеринарные удостоверения при перевозке живности, ветеринарно-санитарные свидетельства на грузы, подлежащие ветеринарно-санитарному надзору (сырые животные продукты, тряпье и пр.), сертификаты Государственной хлебной инспекции или качественные удостоверения на перевозку хлебных грузов и т. п.

При отсутствии требуемых правилами документов при накладной станция обязана отказать в приеме груза к перевозке.

Отправитель должен приложить к накладной также все документы, необходимые для выполнения таможенных и административных правил; однако железная дорога не обязана проверять полноту и правильность этих документов, и за неприложение их к накладной отправитель несет ответственность.

Кроме документов, приложение которых к накладной обязательно, допускается прилагать следующие документы:

- 1) таможенные квитанции;
- 2) сертификаты инспекции по качеству на скоропортящиеся грузы;
- 3) спецификации, фактуры и сертификаты на экспортные грузы;
- 4) заводские накладные (фактуры и спецификации) на грузы, следующие в адрес железных дорог.

Приложение к накладной каких-либо документов, кроме перечисленных, не допускается.

5. Проверка и визирование накладной

Составленная отправителем накладная предъявляется в товарной конторе кассиру (или лицу, уполномоченному на это) для проверки и получения разрешения на ввоз груза на станцию.

Для устранения всякого рода путаниц и недоразумений накладная должна быть проверена в товарной конторе самым тщательным

образом. Агент, проверяющий накладную, обязан не просто убедиться в том, что все графы накладной заполнены отправителем, а критически подойти к рассмотрению каждой данности, включенной отправителем в накладную. К каждой графе накладной нужно подходить с определенным вопросом.

Проверка накладной должна производиться следующим порядком.

Прежде всего нужно проверить, предусмотрена ли по плану перевозка груза, указанного в накладной, если она предъявляется на повагонную отправку, или имеется ли предварительное разрешение начальника станции, если накладная предъявлена на мелкую отправку груза.

По графе «Станция и дорога назначения» нужно проверить:

1) правильно ли и точно ли указано название станции и дороги назначения согласно Тарифному руководству;

2) открыта ли данная станция для грузовых операций, имея в виду, что некоторые станции открыты для ограниченных операций, например только по перевозке навалочных грузов, или не открыты совсем для грузовых операций, а производят только посадку пассажиров;

3) нет ли временного (так называемого конвенционного) запрещения или ограничения перевозки грузов по назначению на эту станцию.

Следует обращать особое внимание на точность указания названия станции, так как на сети дорог имеется очень много созвучных и одноименных станций. Так, например, Сураж Бел. и Сурам Закавк., Унеча Бел. и Унжа Сев., Шипелово дороги им. Л. М. Кагановича и Шипилово Сев.-Дон., Или Турк.-Сиб. и Илим дороги им. Л. М. Кагановича, Алпатово Ордж. и Алпатьево Лен. и т. п. В случае каких-либо сомнений или неточности нужно предложить экспедитору выяснить в конторе предприятия точное адресование груза по фактурам и другим документам. Ни в каком случае не следует вписывать в этой графе название дороги назначения, если она не указана отправителем; это должен делать сам отправитель.

В графе «Отправитель и его адрес» должны быть указаны полное наименование того учреждения или предприятия, которое отправляет груз, и обязательно его почтовый адрес.

В графе «Получатель и его адрес» должны быть указаны полное, без всякого сокращения, наименование получателя и его адрес.

В интересах самой клиентуры нужно настойчиво рекомендовать отправителям указывать точный почтовый адрес получателя (или номер почтового ящика), а если получатель находится в городе, то по возможности и номер его телефона. Это дает возможность станции назначения не только уведомить адресата, но и принять меры к вывозу груза со станции. Отправитель должен указать тот почтовый адрес, по которому он пересылает получателю документы (счета, фактуры и пр.).

Нужно особенно обращать внимание на недопустимость сокращенных и малопонятных наименований получателя. В учреждениях нередко наименования предприятия обозначаются начальными бук-

вами. Такое обозначение представляет известное удобство при сношениях в кругу того ведомства, в систему которого входит данное предприятие. Например, на железнодорожном транспорте всем понятны условные наименования должностей: ДС, ПЧ, ТЧ и т. д. Однако если такие условные обозначения вынести за пределы железнодорожного транспорта, например при сношении с клиентурой, то в большинстве случаев они будут непонятны и вызовут недоумение.

Сокращенные наименования применяются также на предприятиях и в учреждениях. Но такие сокращения не имеют широкой известности и могут употребляться только при сношениях в пределах учреждения, предприятия или ведомства.

При сношении внутри ведомства такое обозначение, как, например, КРО, будет понятно, так как работникам ведомства известно, что это «курсы рабочего образования», но такое сокращение в накладной, несомненно, вызовет затруднение у не знакомых с этим лиц, и станция назначения не сможет найти получателя по такому не понятному ей названию.

Иногда хотя и не сокращенное, но неточное название получателя в накладной также может вызвать затруднения с выдачей груза. Например, в накладной в качестве получателя указано: «Сельскохозяйственная артель». Такое наименование адресата вызовет на станции назначения недоуменный вопрос, так как в районе станции может быть несколько артелей.

В графе «Наименование груза» отправитель обязан обозначить свой груз тем наименованием, под которым он значится в тарифе. Если такого названия груза в тарифе нет, то груз должен быть обозначен тем наименованием, под которым он обращается в промышленности или торговле. Во всех случаях название груза по накладной должно дать четкое представление о роде груза, чтобы при таксировке отнести его к определенной тарифной группе и тарифной позиции. Неточные названия грузов являются одной из причин неправильного применения тарифа. Например, указание в накладной наименования «Масло растительное» недостаточно, — нужно еще указать, какое именно: подсолнечное, льняное, конопляное и т. д.

Накладная должна быть подписана отправителем. Если груз отправляется от имени предприятия или организации, то накладную подписывает лицо, уполномоченное на отправку груза. Этот уполномоченный должен иметь доверенность на отправление груза. Станция должна проверять наличие доверенности, без которой принимать к перевозке груз от имени юридического лица (завода, фабрики, учреждения и т. п.) нельзя. В накладной должна быть сделана ссылка на доверенность с указанием даты и номера ее.

К накладной должны быть приложены все документы, какие требуются по правилам, например ветеринарное свидетельство при перевозке животных, сертификаты при перевозке хлебных грузов и пр. Но к накладной не могут прилагаться всякого рода документы, которые отправитель желает переслать получателю, например очень часто со стороны клиентуры предъявляются требования о пересылке при накладной сертификатов, фактур или спецификации; при этом клиентура ссылается на то, что эти документы необходимы адресату

в момент получения груза для определения ассортимента и качества товара. С этой целью отправитель может на обороте накладной в отведенной для этого графе (отметки отправителя, не обязательные для железной дороги) указать все те сведения, какие необходимы получателю в момент приема груза от железных дорог. Прилагать к накладной документы для этого нет надобности и не допускается. Всякий лишний документ при накладной осложняет работу железной дороги и затрудняет обработку дорожных документов на участковых станциях.

Путь следования груза в накладной отправитель указывать не имеет права; направление перевозки должно быть указано железной дорогой, причем груз, как правило, должен перевозиться всегда по кратчайшему направлению.

Плата за перевозку груза в кружном направлении может быть взыскана за действительно пройденный кружный путь лишь в том случае, если это кружное направление будет указано в накладной в момент приема груза к перевозке. Всякого рода отклонения груза от пути следования во время его перевозки не могут служить основанием для станции назначения к исчислению провозной платы за кружное направление даже при наличии в накладной ссылки на распоряжение управления дороги.

В исключительных случаях кружные направления в пределах одной дороги устанавливаются начальниками дорог, а при перевозках между дорогами — распоряжением НКПС.

Кружные направления устанавливаются:

1) по планам формирования поездов в целях регулирования грузопотока по затрудненным направлениям;

2) при утверждении государственных планов перевозок для наиболее рационального использования пропускной способности линий;

3) при затруднениях на отдельных участках и узлах того или иного направления, возникших вследствие порчи пути, стихийных явлений и т. п., вызвавших ограничение или полную невозможность пропуска грузов в данном направлении.

При направлении груза кружным путем в накладной станция вносит отметку: «Кружность по плану», или «Кружность по плану формирования поездов», или «Кружность на основании распоряжения такого-то» с указанием, от кого поступило распоряжение, номера и даты.

Неправильное и неряшливое составление накладной отправителем и невнимательное отношение к проверке накладной на станции отправления очень часто являются причиной засылки груза не по назначению или невостребования груза в пункте прибытия. В особенности много бывает недоразумений из-за неправильного указания станции назначения (направление на станцию, закрытую для грузовых операций, или на одноименную станцию, но другой дороги, и т. п.) и неясного или непонятного наименования получателя без указания при этом его адреса.

Борьба с этим злом, приносящим огромный ущерб как транспорту, так и промышленности, может дать, безусловно, положительные результаты, принимая во внимание, что огромное большинство грузов

отправляется постоянной клиентурой: фабриками, заводами, предприятиями и т. п. Нужно и можно путем живой связи станции со своими постоянными отправителями добиться, чтобы накладные составлялись не в товарной конторе экспедитором или иногда даже возчиком, а одновременно в конторе предприятия или организации лицами, вполне компетентными. Нельзя забывать, что каждый случай отправления груза связан с необходимостью оформления поставки или купли-продажи соответствующими документами (фактурами, счетами и т. п.). Одновременно и в соответствии с этими документами должна составляться и накладная.

Если накладные будут составляться в конторе предприятия, то хорошее качество их будет обеспечено; можно будет, наконец, через товарного кассира научить работников предприятия правильному заполнению накладных.

Лучше всего накладные заполнять на предприятиях на пишущей машинке. Четкость и удобочитаемость такой накладной облегчают и ускоряет работу целого ряда работников железных дорог и клиентуры, через руки которых проходит накладная.

Довольно четкие накладные получаются при заполнении их путем наложения штампов (наименование и адрес отправителя, название груза, наименование получателя и т. п.). Однако при этом нужно обращать внимание, чтобы штампы были наложены в соответствующих графах, а не где попало, и чтобы были совершенно ясные оттиски штампов.

После проверки накладной на ней (в верхней части) делается отметка о разрешении ввоза груза. Во избежание подделок и недоразумений следует эту отметку заверять путем наложения особого штампа.

В графе «По плану № . . .» указывается номер плана, в счет которого принимается груз. При приеме мелких отправок указывается номер общего плана станции на погрузку мелких отправок или делается отметка «в счет нормы мелких отправок».

Графа «Погрузка назначена на такое-то число» заполняется в случаях:

1) когда груз с разрешения начальника станции ввозится до дня погрузки, назначенного по плану;

2) при ввозе мелких отправок.

В других случаях эта графа не должна заполняться.

6. Ввоз груза и прием его весовщиком

Весовщик, прежде чем приступить к приему груза, обязан убедиться в том, что на накладной имеется разрешение (виза) товарной конторы на ввоз груза. Затем весовщик проверяет соответствие с накладной предъявленного груза по числу мест и наименованию, если, конечно, это возможно по наружному осмотру груза или упаковки. После этого весовщик должен осмотреть, в исправном ли состоянии упаковка, а если груз не упакован, то в исправном ли состоянии самый груз. На проверку упаковки должно быть обращено самое серьезное внимание. Весовщик должен убедиться в том, что упаковка (тара) обеспе-

чивает исправную перевозку груза до станции назначения, что эта тара не только исправна, но и достаточно крепка и надежна, во время перевозки не будет повреждена, не развалится и вполне обеспечивает сохранность груза. Возьмем пример: предъявлены к перевозке два ящика чугунного литья; при осмотре весовщик установил, что ящики новые, вполне исправные, но сделаны из фанеры; конечно, такие ящики при погрузочно-разгрузочных работах не выдержат тяжести груза и развалятся; поэтому в приеме груза в такой ненадежной таре нужно отказать.

Если тара имеет какие-нибудь недостатки, которые все же не внушают опасения утраты или порчи груза в пути, то груз может быть принят к перевозке с разрешения заведующего грузовым двором или начальника станции при условии, если отправитель сделает о недостатках тары или груза отметку в накладной. Такая отметка в накладной устраняет всякие споры и недоразумения при выдаче груза адресату. Отметка эта должна быть подписана тем лицом, которое подписало накладную. Ни в каком случае не разрешается вносить такие отметки весовщику, так как они не имеют никакого значения. Если тара груза настолько неисправна, что не обеспечивает сохранности груза во время перевозки, то весовщик обязан отказать в приеме груза, даже если бы отправитель сделал отметку в накладной. Отметки в накладной, например в такой редакции: «Тара неисправна», «Ответственность принимаю на себя», не допускаются и не имеют никакого значения (см. ст. 60 Устава железных дорог). Такого рода отметки противоречат основному законоположению, согласно которому на железные дороги возложена ответственность за исправную и сохранную доставку груза по назначению.

При предъявлении груза без упаковки весовщик прежде всего должен решить вопрос, можно ли данный груз перевезти в неупакованном виде без риска его повреждения. Затем необходимо осмотреть, в каком состоянии груз предъявляется к перевозке, нет ли каких-либо повреждений или недостатков. Пример: предъявляются к перевозке 3 бороны железные без упаковки; при осмотре обнаружено, что у одной бороны 4 зуба сломаны; такой груз принять к перевозке без упаковки можно, но о поломке 4 зубьев отправитель должен сделать отметку в накладной; при отсутствии такой отметки получатель будет иметь основание предполагать, что поломка произошла во время перевозки груза по железной дороге.

После осмотра груза и тары весовщик должен проверить, имеются ли на грузовых местах марки отправителя. Отправитель в обязательном порядке должен указать на грузе следующие сведения: а) станцию и дорогу отправления, б) станцию и дорогу назначения и в) наименование получателя; без таких надписей принимать груз к перевозке нельзя.

На основании накладной весовщик делает запись в «Книгу приема грузов к отправлению». В эту книгу записываются все основные сведения из накладной: станция назначения, отправитель, число мест, название груза, вес. Все записи должны точно соответствовать накладной. Являясь документом, регистрирующим в последовательном порядке фактические операции по приему грузов, эта книга имеет

серьезное значение; поэтому на тщательность и аккуратность ведения ее должно быть обращено особое внимание. Характерной особенностью этой книги является последовательная нумерация (с 1 января) каждого приема груза. Порядковый номер «Книги приема грузов к отправлению» указывается в накладной (в графе «Знаки и марки») и входит в состав железнодорожной марки, которая наносится на грузовые места.

Определенный весовщиком вес груза записывается в «Книгу приема грузов к отправлению» и указывается в накладной.

Груз должен быть подан на весы для определения веса, а затем убран с весов в то место, которое укажет весовщик, средствами отправителя.

Для того чтобы устранить хождение по пакгаузам посторонних лиц, многие станции производят прием груза с авто-гужевого транспорта своими рабочими-грузчиками за особую плату в качестве обязательной операции.

Общий итог количества мест груза и общий вес по накладной весовщик должен повторить прописью и удостоверить своей подписью и наложением станционного штампа.

В тех случаях, когда груз ввозится отправителем не сразу, а частями, в графе оборотной стороны накладной «О ввозе груза частями» весовщик проставляет отвесы каждой отдельной части, заверяя каждый из них своей подписью.

Оформленная весовщиком накладная должна быть отослана в товарную контору для расчета с отправителем за перевозку. Для устранения задержек в составлении документов на отправляемые грузы начальник станции должен организовать пересылку накладных с грузового двора в товарную контору таким способом, чтобы накладные после приема груза весовщиком в кратчайший срок передавались в товарную контору.

На станциях со значительными операциями это достигается путем организации курьерской связи. Курьер (рассыльный) должен через определенные промежутки времени совершать рейсы по точно установленному маршруту между всеми точками работы грузового двора и товарной конторой.

7. Маркировка грузов при отправлении

Неправильная, неполная и небрежная маркировка грузов является одной из основных причин массовой засылки грузов и возникновения бездокументных грузов и вагонов, что в свою очередь оказывает влияние на ухудшение оборота вагонов и вызывает ответственность дороги за утрату груза и просрочку в доставке.

Маркировке грузов очень часто не придается того серьезного значения, какое она имеет в деле борьбы за улучшение качества перевозок и за ускорение оборота вагона.

Под маркировкой вообще принято понимать нанесение на груз или товар определенных надписей и условных знаков для определения принадлежности товара, его сорта и т. п.

Маркировка грузов, перевозимых по железным дорогам, имеет целью:

1) установить связь между грузом и относящимися к нему документами и

2) дать возможность определить принадлежность груза, если он почему-либо окажется без документов.

Маркировка грузов, перевозимых по железным дорогам, состоит из двух частей:

1) отправительской маркировки и

2) железнодорожной грузовой маркировки.

Отправительская маркировка. Все грузы, предъявляемые к перевозке в железнодорожном сообщении и в смешанных сообщениях с участием других видов транспорта, должны быть замаркированы отправителем.

В отправительской (грузовой) маркировке указываются:

1) знаки отправителя или порядковый номер места;

2) наименование станции и дороги отправления;

3) наименование станции и дороги назначения;

4) наименование получателя согласно накладной.

При отсутствии в маркировке этих сведений (кроме указанных в п. 1) груз к перевозке от отправителя или других видов транспорта (в смешанном сообщении) не принимается.

Знаки отправителя (п. 1) должны указываться обязательно в тех случаях, когда перевозятся разнородные или разносортные грузы в однотипной таре (например, разные сорта кондитерских изделий в ящиках). Согласно п. 1 на груз могут наноситься цифровые и буквенные знаки в соответствии с производственными обозначениями груза или предмета (фабрично-заводская марка); при отсутствии производственных знаков на грузе могут быть указаны условные обозначения (буквами, цифрами или в комбинации букв и цифр) с тем, однако, что наносимые знаки должны быть одинаковы для каждого рода (сорта) груза.

Наименования станций обозначаются в маркировке полностью в соответствии с накладной, а наименования дорог — сокращенно.

Маркировка должна быть ясно видимой и разборчивой. Цвет маркировки должен резко отличаться от цвета предмета, на который она наносится.

Краска, применяемая для маркировки, должна быть устойчивой (не стираться, не расплываться от влаги и т. п.) и не должна портить груз.

Запрещается маркировать краской, разведенной керосином, скипидаром и т. п., грузовые места с продуктами питания (бочки с маслом, мешки с мукой, сахаром и т. д.).

Старая маркировка должна быть уничтожена отправителем (путем состругивания, смывания и т. п.); производственная (заводская, фабричная) маркировка может оставаться только в тех случаях, если она указана отправителем в накладной.

Маркировка грузов на таре ящичного типа наносится краской на середине торцевой стороны места, а на таре бочечного типа — на одном из днищ.

Маркировка может наноситься также на бумажных ярлыках, прочно приклеиваемых к таре или самому грузу, если он не упакован. Прибивать ярлыки гвоздями запрещается.

Допускается нанесение маркировки чернилами на дощечках (бирках), прочно прикрепляемых к таре груза четырьмя гвоздями, например к ящику или бочке, или привязываемых проволокой или бечевой (например, к тюкам, бутылкам в корзинах и т. п.).

На фанерные ящики наклеивается бумажный ярлык или наносится маркировка краской; прибивание бирок к таким ящикам не допускается.

Запрещается наклеивать ярлыки или прибивать бирки на край (борт) ящиков.

Маркировка мокрых кож и шкур наносится на внутренней стороне одной из двух связанных дощечек (бирок).

На железе в связках (без тары) маркировка наносится на деревянных или металлических бирках, прикрепляемых к грузу проволокой.

Размер бирок и ярлыков должен быть не менее 150 см². Металлические штампованные бирки должны быть не менее 60 см². Употребление картонных бирок не допускается.

При перевозке грузов мелкими отправлениями маркировка наносится на каждом месте (штуке) груза на одной стороне.

При повагонных отправлениях тарных или штучных однородных грузов, предъявляемых к перевозке по одной накладной во внутреннем железнодорожном сообщении, допускается маркировка не всех грузовых мест, а лишь части их (не менее 10 мест). Замаркированные места помещаются при погрузке у обеих дверей вагона. При перевозке в смешанном сообщении маркируются все без исключения грузовые места.

При перевозке грузов на открытых платформах маркировка производится одним из следующих способов:

1) на самом грузе (в середине платформы выше борта с обеих сторон), если это возможно (например, на ящиках, лесном материале, трубах большого диаметра и т. п.);

2) на бирке, прикрепленной на одной из боковых стоек, с обеих сторон платформы, а если груз перевозится без стоек (например, камень, руда, уголь и т. п.), то к кольцу по середине продольного борта платформы.

Прибивать бирки к бортам платформы запрещено.

При перевозке навалочных и сыпных грузов в крытых вагонах маркировка наносится отправителем:

1) по навалочным грузам — на листке бумаги (или деревянной бирке), помещаемом внутри вагона с левой стороны за колобашкой;

2) по насыпным хлебным грузам — на листке бумаги, прикрепляемом внутри вагона к деревянной стойке, с указанием списка лиц, производивших погрузку, времени погрузки, номера вагона, станции отправления, назначения и получателя груза.

Листки с маркировкой отправитель обязан заготавливать заблаговременно и предъявлять станции вместе с накладной.

На груженных цистернах бирка с маркировкой помещается рядом с пломбой.

Железные дороги могут организовать изготовление бирок и ярлыков (наклеек) для маркировки грузов для продажи отправителям по их требованию.

Грузоотправители могут наносить также специальную маркировку, указывающую на способ обращения с грузом в пути, во время грузовых операций, хранения и т. п., например «Верх», «Осторожно», «Не кантовать», «Бойтся холода» и пр.

Помимо обозначения словами специальная маркировка может быть указана также особыми знаками (рисунками).

На опасных грузах наносится дополнительно специальная маркировка знаками, надписями и цветными наклейками согласно правилам перевозки этих грузов.

Железнодорожная грузовая маркировка. Под отправительской маркировкой, также на каждом грузовом месте, весовщиком наносится цифрами железнодорожная марка, в которой указываются номер книги приема грузов к отправлению, количество мест и под чертой — тарифный номер дороги и станции отправления согласно Тарифному руководству № 4.

На фиг. 84 в железнодорожной маркировке $\frac{1\ 375 - 5}{26 - 060}$ цифры означают:

1375 — порядковый номер из книги приема грузов к отправлению, 5 — общее количество мест по накладной, 26 — дорога отправления (Южная), 060 — станция отправления (Харьков-товарный).

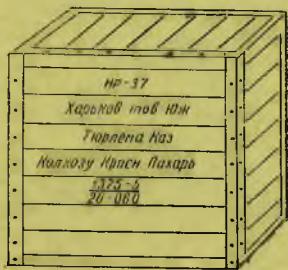
Железнодорожная грузовая маркировка (порядковый номер из книги приема) указывается во всех грузовых документах: накладной, дорожной ведомости и вагонном листе. Образец маркировки следует вывешивать в пакгаузе на особом плакате.

Для ускорения работы по маркировке могут применяться трафареты из жести.

Железнодорожная маркировка наносится на грузы весовщиком. На станциях с большим грузооборотом по отправлению мелких отправок в помощь весовщикам назначаются маркировщики.

Железнодорожная марка (номер книги приема) нужна во всех случаях, когда требуется подобрать грузы к документам: при погрузке, выгрузке, сортировке.

Отправительская маркировка необходима в тех случаях, когда груз окажется почему-либо без документов; по этой маркировке можно видеть, откуда, куда и кому груз перевозится. На основании этих данных можно выяснить, к какой накладной относится данный



Фиг. 84

Груз, стоит лишь запросить об этом станцию отправления, указав ей номер железнодорожной марки; кроме того, можно немедленно согласно маркировке направить груз при досылочных документах на станцию назначения и, получив такой груз, выдать его адресату на основании марки.

При отсутствии отправительской и полной железнодорожной маркировки бездокументный груз будет обречен на неизбежную задержку его на станции, а затем вследствие невозможности выяснить, к какой накладной он относится, груз волей-неволей должен быть реализован, иногда по очень низкой цене; вместе с тем адресат груза, не получив его, вынужден будет взыскать с дороги в претензионном порядке полную стоимость груза.

Для выяснения принадлежности обнаруженного бездокументного груза при отсутствии или неясности отправительской маркировки железнодорожная маркировка может быть использована следующим образом. По цифрам, указанным в железнодорожной марке под чертой и обозначающим номер дороги и номер станции отправления, по Тарифному руководству № 4 определяют названия дороги и станции отправления. Затем выясняют станцию назначения груза и номер отправки путем посылки запроса на станцию отправления, в котором указывают номер марки, т. е. номер книги приема грузов к отправлению.

Во всех случаях, какой бы груз ни перевозился и каким бы способом он ни был погружен (навалкой, насыпью, на платформе или наливом в цистерне), на нем должны быть сведения, откуда, куда и кому он следует.

При этих условиях всегда будет возможность оказавшийся без документа груз дослать по назначению.

8. Регистрация приема грузов к отправлению

Как было указано выше, принятый к перевозке по каждой накладной груз весовщик записывает в книгу приема грузов к отправлению под очередным номером.

Книга эта (форма 6) ведется на всех без исключения станциях. В эту книгу записываются все грузы в порядке их ввоза и приема, за исключением грузов, перевозимых целыми поездами хозяйственного движения (хозяйственные по своей дороге).

В каждом пункте приема грузов (пакгаузе, складе и т. п.), если он обслуживается отдельным весовщиком, ведется самостоятельная книга приема грузов.

В первой графе книги «№ по порядку (марка)» номерация должна быть последовательная и ведется от руки. Каждому пункту приема присваивается отдельная номерация так, чтобы номера в разных пунктах не повторялись. Каждое наименование груза, указанное отправителем в накладной отдельной строкой, заносится в книгу приема также отдельной строкой.

При сдаче к отправлению нескольких мест груза одного и того же наименования, но с объявленной ценностью по каждому в отдельности месту или в разнородной упаковке, эти места записываются также отдельной строкой.

КНИГА ПРИЕМА ГРУЗОВ К ОТПРАВЛЕНИЮ

№ по порядку (марка)	Время ввоза	Отправитель и его адрес	Получатель	Станция и дорога назначения	Указан ли вес отправителем	Количество мест
1	2	3	4	5	6	7

Род упаковки и марка отправителя	Наименование груза	Плановый или внеплановый груз и его категория	Вес груза (в кг)	Отметки о состоянии упаковки или груза	Время подачи вагона под погрузку	Время окончания погрузки	№ вагонов	Род вагонов	Подъемная сила	№ накладной и какой скорости
8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18

(Оборотная сторона)

Когда с разрешения начальника станции принято по одной отправке одно или более мест с недостатками в упаковке или в неисправном состоянии, то в книгу заносятся отдельными строками места: а) с неисправной упаковкой или в неисправном виде и б) места исправные.

При взвешивании груза в несколько приемов каждый отдельный отвес регистрируется в книге приема.

При ввозе груза частями в книгу записывается отдельно каждая ввезенная в один прием часть груза и эта запись скрепляется в книге приема подписью отправителя в строке, следующей за записью ввезенной части груза. По ввозе последней части партии груза подводится общий итог числа мест и веса груза по отправке.

Номер накладной вписывается в книгу приема по окончании операционного дня или в начале следующего дня порядком, устанавливаемым начальником станции.

Книга приема грузов к отправлению заполняется чернильным карандашом. Подчистки и исправления не допускаются. Если будут сделаны ошибки, то неверная запись зачеркивается и заменяется новой, о чем делается оговорка, скрепленная подписью агента, ведущего книгу.

При ввозе груза частями весовщик делает отметки о каждой ввезенной части на обороте накладной, которая находится на руках у отправителя до ввоза последней части груза.

На крупных станциях (по усмотрению управления дороги) ведутся вместо книг приема грузов особые «приемные записки», составляемые в двух экземплярах под копирку (форма 7).

Бланки приемных записок должны быть заблаговременно занумерованы, причем номер проставляется одинаковый на: а) приемной записке, б) корешке и в) марке.

Приемная записка заполняется весовщиком под копирку одновременно с корешком. Номер приемной записки является грузовой маркой, обозначается на грузовых местах и в соответствующих графах накладной и грузовой квитанции. Верхний экземпляр, т. е. самая приемная записка, вырывается из книжки и отправляется весовщиком в товарную контору вместе с накладной.

От корешка приемной записки отрывается правая ее часть — «марка» — и выдается отправителю для предъявления в товарную контору и обмена на оформленную грузовую квитанцию.

Товарная контора после взыскания причитающихся за перевозку платежей и оформления грузовых документов выдает отправителю в обмен на «марку» квитанцию в приеме груза к перевозке, на приемной записке указывает номер накладной, ставит календарный штамп и заверяет подписью, а затем отправляет ее на грузовой двор.

Полученная из товарной конторы приемная записка является для грузового двора показателем, что расчет за перевозку произведен и груз может быть погружен.

Приемные записки соответственным образом подбираются (по направлениям, грузам и т. п.) и передаются весовщикам-погрузчикам для выполнения погрузки.

После погрузки приемные записки с отметками весовщиков-погрузчиков могут быть использованы для составления вагонных листов, а затем подбираются по порядку номерации и подклеиваются к соответствующим корешкам приемных записок.

В зависимости от местных условий данной станции (с согласия местного ревизора грузовой службы) начальник станции может уста-

НКПС _____ 194—г.

жел. дор.

ПРИЕМНАЯ ЗАПИСКА № _____

на ввезенный и предъявленный
к отправлению груз

Ст. назначения _____ ж. д.

Отправитель _____

Его адрес _____

Получатель _____

Отметка о ручательстве за вес _____

Время ввоза	Марки отправителя	Число мест	Род упаковок	Название груза	Вес	Отметка отправителя о состоянии упаковки

Весовщик-приемщик

НАКЛАДНАЯ № _____

оформлена и расчет с от-
правителем произведен

Тов. кассир

Погрузка	Род вагона	№ вагона	194—г.	Весовщик-погрузчик
	ВРЕМЯ оконч. погрузки вагона			

2-й экземпляр формы 7

НКПС _____ 194—г.

жел. дор.

КОРЕШОК ПРИЕМНОЙ ЗАПИСКИ № _____

на ввезенный и предъявленный
к отправлению груз

Ст. назначения _____ ж. д.

Отправитель _____

Его адрес _____

Получатель _____

Отметка о ручательстве за вес _____

Время ввоза	Марки отправителя	Число мест	Род упаковок	Название груза	Вес	Отметка отправителя о состоянии упаковки

Весовщик-приемщик

МАРКА № _____

на ввезенный к отправ-
лению груз

Отправитель!

Предъяви эту марку се-
годня же в товарную кассу,
уплати за провоз и получи
квитанцию от накладной.

До уплаты за провоз
погрузка не производится.

новить другой порядок использования приемных записок, например вместо «марки» отправителю может выдаваться самая приемная записка для обмена на грузовую квитанцию, вместо подклейки к корешкам приемные записки могут брошироваться в особые пачки по порядку номерации и по периодам и т. п.

При наличии нескольких пунктов приема грузов номерация приемных записок устанавливается отдельная для каждого пункта, с тем чтобы не было повторности.

9. Взвешивание груза

Согласно Уставу железных дорог (ст. 32) вес груза должен определяться железной дорогой в тех случаях, когда погрузка производится со складов и путей железнодорожных станций. Если же погрузка груза производится со склада отправителя или на его подъездных путях, вес груза должен определяться и указываться в накладной отправителем. Отправитель имеет право определить вес груза не только путем непосредственного взвешивания на весах, но также иным способом, например по обмеру. Однако в тех случаях, когда отправитель имеет у себя вагонные весы, вес должен определяться путем непосредственного взвешивания. За этим должен наблюдать весовщик.

Если вес груза определен железной дорогой, то с отправителя взыскивается тарифный сбор в следующем размере:

1) при взвешивании на вагонных весах — по 2 руб. с двухосных вагонов и по 4 руб. с четырехосных;

2) при взвешивании на прочих весах — по 50 коп. с 1 т.

При отсутствии весов у отправителя железная дорога может принять на себя определение веса по особому соглашению с отправителем.

Причиной неправильного определения веса на весах дороги нередко являются неправильные приемы взвешивания (бросание груза на площадку весов, установка груза не на середину, а на край весовой платформы) или неправильная установка весов (не проверяются по отвесу).

На вагонных весах неверное показание веса получается при загрязненности весового помоста или котлована, а также при взвешивании на ходу и без респуска сцепных приборов (стяжек).

Обязанность указать вес груза при погрузке со своего склада или на подъездном пути отправителями иногда используется во вред транспорту и народному хозяйству. Отправитель указывает в накладной вес груза, равный подъемной силе вагона или технической норме, когда фактически погружено меньше, например по накладной 16,5 т, а фактически 14 т. При этих условиях получаются такие последствия:

1) остается недоиспользованной подъемная сила вагона, и стало быть, на перевозку груза затрачено большее количество подвижного состава, чем это нужно;

2) платежное требование (счет-фактура) отправителем выписывается на количество груза, указанное в накладной; таким образом, адресат груза оплачивает большее количество груза, чем фактически получает;

3) на основании полученной квитанции в приеме груза отправитель учитывает в счет выполнения своего производственного плана

преувеличенное количество груза; тем самым отправитель вводит в заблуждение вышестоящую организацию и правительственные органы.

Бывают и обратные явления, когда отправитель указывает в накладной преуменьшенный вес груза, причем в некоторых случаях фактический вес груза превышает не только вес, указанный в накладной, но и подъемную силу вагона. Перегрузки достигают иногда 2—5 т и являются причиной аварий и крушений.

В целях борьбы с неправильным указанием веса отправителем необходимо производить контрольные проверки на вагонных весах в пункте отправления в присутствии отправителя.

Кроме того, при погрузке навалочных грузов со склада клиента или на его подъездных путях необходимо установить, каким именно способом отправитель определяет вес груза и насколько этот способ гарантирует точность веса.

Если у отправителя имеются весы, то нужно проверить, насколько правильны приемы взвешивания и пользования весами. Если вес определяется не на весах, а по объему груза, то необходимо выяснить, действительно ли вес вычисляется по объему груза или указывается в накладной на-глаз. Например, вес лесных материалов может быть определен отправителем по количеству погруженных кубометров и весу одного кубометра при определенном проценте влажности, вес кирпича — по количеству погруженных штук и весу одного кирпича и т. п.

10. Расчеты за перевозку с отправителем груза

Плата за перевозку груза взыскивается всегда вперед при отпращивании. Исключение составляют некоторые грузы, следующие в адрес органов железнодорожного транспорта; по таким перевозкам допускается перевод платежей на получателя и взыскание их при выдаче груза или путем расчетов через управление дороги.

Расчет за перевозку груза производится либо наличными деньгами либо чеками из лимитированных книжек Госбанка. Оплата чеками всякого рода штрафных сумм (за простой вагонов, недогруз и пр.) не допускается.

При приеме чеков в уплату за перевозку станция должна самым тщательным образом проверить действительность чека и правильность его заполнения, обращая особое внимание на следующее:

1) соответствуют ли подписи на чеке образцам подписей, имеющих у начальника станции;

2) имеется ли остаток кредита по чековой книжке для покрытия суммы, указанной в предъявляемом чеке; для этого нужно сумму чека сопоставить с суммой остатка, показанного в корешке предыдущего чека;

3) соответствует ли сумма чека сумме платежа, имея в виду, что никакой сдачи по чеку выдавать не допускается;

4) указаны ли на чеке все требующиеся данные, а также дата. Чеки из лимитированных книжек выписываются в полных рублях и на сумму не менее 50 руб.

Разовые расчеты со станциями могут производиться также расчетными чеками, акцептованными Госбанком; эти чеки выписываются на суммы от 250 руб.

Взысканная при отправлении сумма указывается прописью в накладной, дорожной ведомости и грузовой квитанции; при этом если платеж производится чеком, то делается отметка «По чеку номер такой-то».

В случае невнесения отправителем платежей при сдаче груза к перевозке отправление груза задерживается до внесения платежей и за задержку платежа с отправителя взыскивается штраф в размере 1% суммы всех платежей по накладной за каждые календарные сутки, не считая дня сдачи груза к перевозке, по момент внесения платы. Неполные сутки считаются за полные.

Несвоевременное внесение отправителем причитающихся платежей создает ряд затруднений, срывающих нормальную работу станций. Неоплаченные мелкие отправки грузов приходится задерживать, заполняя непроизводительно складскую площадь. При повагонных перевозках приходится либо разгружать вагон средствами станции либо, при невозможности этого и во избежание простоя вагона, отправлять груз неоплаченным, а взыскание платежей с отправителя производить уже после отправления груза; при этом получается недовостановленности кассовой наличности, так как по дорожным документам, в том числе и по корешку дорожной ведомости, будет указано, что деньги взысканы при отправлении, а в кассе денег не будет.

Для устранения таких явлений нужно путем живой связи с предприятиями-отправителями установить порядок оплаты перевозки грузов при отправлении. Так как в большинстве случаев средствами отправителей производится погрузка навалочных и сыпных грузов, плата за перевозку которых исчисляется всегда с вагона, а не за фактический вес, то нет надобности ожидать окончания погрузки и взвешивания груза; таксировка может быть произведена тотчас же после подачи вагона со взысканием всех причитающихся за перевозку платежей.

11. Оформление накладной товарной конторой

По получении с грузового двора накладной товарный кассир должен проверить, имеются ли все необходимые отметки весовщика, указывающие, что груз действительно ввезен на станцию и принят весовщиком.

После этого товарный кассир (или таксировщик) производит таксировку, т. е. на основании тарифов определяет сумму причитающихся за перевозку провозной платы и других сборов.

Сумма каждого платежа указывается в графах «Расчет платежей», причем в верхней части обязательно указывается тарифное расстояние перевозки.

В графе «Тарифные отметки» станция указывает те сведения, которые необходимы для применения тарифа, например:

1) «По неместимости в крытом вагоне» в тех случаях, когда груз перевозится на платформе вследствие невозможности погрузить в затребованный отправителем крытый вагон;

2) «Подан взамен двухосного или трехосного» в тех случаях, когда груз перевозится в изотермическом четырехосном вагоне, поданном взамен затребованного отправителем двух- или трехосного;

3) «Подан взамен нормального крытого» в тех случаях, когда груз перевозится в изотермическом вагоне взамен затребованного отправителем нормального крытого вагона;

4) «Маршрут столько-то вагонов» в тех случаях, когда данная отправка входит в отправительский маршрут.

В графе «При нагрузке средствами отправителя вагон» указываются следующие сведения:

1) «Подан» — время фактической подачи вагона,

2) «Принят от отправителя» — время готовности поданной партии вагонов к уборке после окончания погрузки средствами отправителя согласно заявлению последнего или время отказа его от погрузки.

При подаче вагонов под погрузку на ветви и к приписным складам время подачи и уборки вагонов учитывается по «Ведомости подачи и уборки вагонов»; в этом случае заполнение указанных граф в накладной не требуется.

В графе «Уплачено при отправлении» указывается прописью сумма, взысканная с отправителя, которая и удостоверяется подписью товарного кассира или заменяющего его агента.

После приема груза станцией вместе с накладной и после уплаты отправителем всех причитающихся дороге платежей на оборотной стороне накладной в графе «Время приема груза к перевозке» накладывается календарный штамп станции отправления, в котором обозначается день приема груза к перевозке.

12. Дорожные ведомости и квитанции

На основании накладной составляется станцией дорожная ведомость, которая является бланком строгой отчетности и вместе с накладной сопровождает груз до станции назначения.

Бланки дорожных ведомостей состоят из четырех частей, расположенных на двух листах так, чтобы оба листа заполнялись данными одновременно под копирку (форма 8).

На верхнем листе расположены дорожная ведомость и талон ее, а на нижнем, заполняемом под копирку, — корешок дорожной ведомости и квитанция в приеме груза к перевозке.

Последовательная нумерация бланков дорожных ведомостей указывается на них типографским способом отдельно для каждой скорости и сообщения.

На всех четырех частях бланка указан одинаковый печатный номер.

Дорожные ведомости расходуются станцией в порядке последовательности нумерации.

На дорожных ведомостях для грузов малой скорости печатается яркозеленая полоса (в верхней части), а для грузов большой скорости — яркокрасная.

Квитанции снабжены защитной сеткой:

а) бледнозеленого цвета — для малой скорости;

б) бледнокрасного цвета — для большой скорости;

Срок доставки по дороге истекает отправления	число	по	ж. д.	число	по	ж. д.	число	по	ж. д.	число	по	ж. д.
	мес.			мес.			мес.			мес.		мес.

По государственному плану № _____

Ввоз груза разрешен на _____

Погрузка назначена на _____

Род вагона	№ вагона	Подъемная сила	Число дней

**ДОРОЖНАЯ
ВЕДОМОСТЬ**

Малой скорости

Серия А № 00009

Западная ж. д.

Станция отправления	№	Станция и дорога назначения	№
Через передаточные пункты			
Отметки об изменениях адресата, станции назначения или пути следования с ссылкой на распоряжения			
Отправитель		Получатель	
Его адрес		Его адрес	
Наложный платеж в сумме _____			
перевести _____ в _____ отд. Госбанка гор. _____ из р/сч. № _____ (кому)			

Знаки и марки	Число мест	Род упаковки	Наименование груза	Вес в кг	Тарифные отметки

Вес груза определен отправителем:

Фамилия лица,
определившего вес _____
Его должность _____

Фамилия подписавшего накладную _____

Особые
заявления

1. Объявленная ценность _____
2. О несправном состоянии груза и недостатках упаковки _____
3. О приложенных документах _____
4. _____

Фамилия подписавшего особые заявления _____

Взыскано при
отравлении _____

Подпись агента станции отправления _____

Груз получил и по оконча-
тельному расчету уплатил _____

« _____ » 194 ____ г. _____

Расписка получателя _____

Для кого _____ по доверенности _____

Серия А № 00009

Станция назначения _____ ж. д. _____

Через _____

Отправитель _____

Получатель _____

Наложный платеж в сумме _____ р. — к. _____

Уплачено при отправлении _____

Агент станции отправления _____

(подпись)

см. на обороте)

Вес груза определен железной дорогой:
На _____ весах _____
Станцией _____
Фамилия весовщика _____

Расчет платежей
за _____ км _____ Руб. _____ Коп. _____

1. Провозная плата _____
2. Погрузка _____
3. Выгрузка _____
4. Хранение по
прибытии _____
5. Простой вагонов _____
6. _____
7. За наложенный
платеж _____
8. _____
9. Проводник _____
10. _____

Всего _____

При отправлении _____

При выдаче _____

Погрузка _____

назначения на _____

Марка № _____ вес _____ кг

(наименование груза)

« _____ » мест _____

« _____ » _____

« _____ » _____

« _____ » _____

Особые заявления отправителя: _____

ОТМЕТКИ

На станции отправления		На станции прибытия	
При погрузке средствами отправителя вагон:	а) подан ... час. ... мин. б) принят от отправителя ... час. ... мин.	Время прибытия груза № книги прибытия ...	
Время приема груза к перевозке		Время выгрузки средствами железной дороги	
		При выгрузке а) подан средствами ... час. ... мин. мес. получателя б) принят от полу- вагон: чателя число / ... час. ... мин. мес.	
Штемпели передаточных станций			
С д а ю щ е й		П р и н и м а ю щ е й	

Отметки об актах

Станция составления акта	№ акта	О чем

Вес груза проверен ст. кг
 Оказалось брутто кг
 Тара вагона проверена с бруса кг
 Нетто кг
 Отгружено « . . . » мес. кг
 Подпись
 Должность
 Фамилия (четко и разборчиво)

ТАЛОН ДОРОЖНОЙ ВЕДОМОСТИ

Малой скорости

Западная ж. д.

Штемпель станции отправления

Штемпель станции выдачи груза

(Оборотная сторона дорожной ведомости)

КОРЕШОК
ДОРОЖНОЙ
ВЕДОМОСТИ

Малой скорости

Серия А № 00009

По государственному плану №
 Ввоз груза разрешен на
 Погрузка назначена на

Род вагона	№ вагона	Подъемная сила	Число осей

Западная ж. д.

Станция отправления	№	Станция и дорога назначения	№
Через передаточные пункты			

Отметки о полученных уведомлениях
 об изменении станции назначения

Отправитель	Получатель
Его адрес	Его адрес

Наложенный платеж в сумме

перевести в отд. Госбанка гор. на р/сч. №
 (кому)

Знаки и марки	Число мест	Род упаковки	Наименование груза	Вес в кг

Тарифные отметки:

в) желтого цвета — для смешанных железнодорожно-водных сообщений.

На всех бланках печатается дорога отправления, а для станций значительного грузооборота по указанию контроля доходов дороги — также и наименование станции отправления.

Дорожная ведомость и ее части заполняются под копирку чернилами посредством копировального пера (стеклянного или металлического) и составляются в товарной конторе на основании накладной на принятый к перевозке груз.

На станциях с большим грузооборотом дорожные ведомости в целях ускорения работы заполняются на пишущей машинке под копирку.

В отличие от накладной в дорожной ведомости общий итог количества мест и веса показывается прописью только по отправкам грузов, не отнесенных к категории навалочных и сыпных грузов.

В верхней части дорожной ведомости станция отправления указывает срок доставки груза по своей дороге, а именно: по отправкам местного сообщения — срок доставки до станции назначения, а по отправкам прямого сообщения — до пункта перехода на соседнюю дорогу.

Эти сроки определяются по таблицам, издаваемым управлением дороги.

При отправлении опасных и скоропортящихся грузов станция отправления ставит на дорожной ведомости в верхнем углу лицевой стороны красного цвета штемпель «Скоропортящийся» или «Опасный» для предупреждения попутных станций о необходимости срочного продвижения скоропортящегося груза и соблюдения установленных мер предосторожности при перевозке опасных грузов. При отсутствии штемпелей делаются надписи красными чернилами или красным карандашом.

В приеме груза к перевозке станцией по требованию отправителя после уплаты причитающихся за перевозку платежей выдается грузовая квитанция, отделяемая от корешка дорожной ведомости. Всякие исправления в квитанции должны быть заверены подписью начальника станции или товарного кассира с наложением станционного штемполя.

Грузовая квитанция заполняется под копирку одновременно с заполнением талона дорожной ведомости. В квитанции должны указываться все сведения, предусмотренные формой бланка. Если груз отправляется без наложенного платежа, то соответствующая графа погашается словами «Не было».

Сведения о роде, номере вагона и его подъемной силе указываются при повагонных перевозках.

На квитанцию накладывается календарный станционный штемпель с датой приема груза к перевозке.

При выдаче квитанции о приеме к перевозке мелких отправок в счет нормы, выделенной начальнику станции, в квитанции отмечается назначенный день погрузки этих отправок, если этот день позднее дня приема.

День погрузки отмечается на квитанции также в тех случаях, когда повагонная отправка ввезена на станцию ранее дня, назначенного по плану.

Во всех других случаях отметка о назначенном дне погрузки не делается.

На оборотной стороне талона дорожной ведомости станция отправления накладывает свой календарный штемпель с датой приема груза к перевозке, а станция фактической выдачи груза — с датой выдачи.

Талоны от дорожных ведомостей не отделяются и следуют до станции выдачи груза. В управлении дороги назначения талоны отрезаются от дорожных ведомостей и высылаются в управление дороги отправления для материального учета грузовых отправок.

13. Пересылочные ведомости

Бесплатная пересылка порожнего специального подвижного состава и перевозка грузовых перевозочных приспособлений (хлебные щиты, брезенты, скотские решетки и пр.) оформляются особым документом «Пересылочная ведомость» без составления накладных, дорожных ведомостей и вагонных листов (форма 9).

Бланки пересылочных ведомостей высылаются на станции наравне с бланками строгой отчетности и снабжены готовой типографской нумерацией. Пересылочные ведомости должны составляться в товарной конторе.

Никаких исправлений в пересылочных ведомостях (например, номера вагона, станции назначения) не допускается. При обнаружении в технической конторе разногласия между документом и вагоном должна быть составлена новая пересылочная ведомость, а первая остается на станции с отметкой в корешке вновь составленной пересылочной ведомости о причинах замены.

На точность и правильность составления пересылочных ведомостей и недопустимость в них каких-либо исправлений необходимо обращать особое внимание. Правильное, культурное оформление пересылочных ведомостей устраняет засылки подвижного состава не по назначению.

Для технических контор бланки пересылочных ведомостей в ограниченном количестве могут выдаваться по распоряжению начальника станции под ответственность дежурного по станции.

На всех бланках пересылочных ведомостей по получении их из управления дороги накладывается штемпель с названием станции. Перевозка порожнего подвижного состава, принадлежащего промышленным предприятиям и с их трафаретами, производится по накладным, составляемым получателем как на перевозку груза на своих осях. В этих случаях составляются дорожные ведомости и вагонные листы на общем основании.

Вагоны, принадлежащие предприятиям, но приписанные к парку дорог по договорам и имеющие конвенционную нумерацию, возвращаются на станцию приписки по пересылочным ведомостям.

Цистерны, изотермические вагоны, а также вагоны срочного возврата немедленно после выгрузки отправляются при пересылочных ведомостях на дорогу приписки, если нет распоряжения об отправке их в другой пункт. К вагонам срочного возврата относятся:

- 1) цистерны;
- 2) изотермические вагоны;

Корешок пересылочной ведомости № на специальный подвижной состав
 станция и дорога назначения род вагона и № приспособлений
 Отметка о проверке очистки цистерн № из-под груза по
 брезента количество на основании распоряжения 194 г.
 Подпись

Пломбы

Вагон №...	Станция	Количество	Дата	Контроль

..... ж. д.

ПЕРЕСЫЛОЧНАЯ ВЕДОМОСТЬ №

на перевозку порожнего специального подвижного состава и приспособлений

Станция отправления

Станция и дорога назначения ж. д.

через

Род подвижного состава¹

Приспособления² и их количество шт.

№ брезентов

Фирма дороги

Согласно трафарету станции приписки¹

Возвращается со станции

Из-под груза¹

рибывшего 194 г. по отправке

..... №

Отметка о проверке очистки вагона цистерны

№ Должность и подпись

Ссылки на распоряжение о возврате
или командировке вагона и приспособления

Календарный штемпель
станции отправления

Подпись агента станции
отправления

¹ Заполняется при пересылке ледников, цистерн и другого специального подвижного состава.

² Заполняется при пересылке брезентов, щитов, скотских решеток и других специальных приспособлений, следующих без груза. Указать род приспособлений.

Штемпель станции прибытия

Расписка в получении специального
вагона или приспособлений

.....

.....

.....

(Должность и подпись)

« . . . » 194 . . . г.

Штемпели станций перехода вагонов с дороги на дорогу



Примечание. Вагонный лист не составляется. Пересылочная ведомость заменяет накладную и дорожную ведомость, регистрируется по отдельной книге прибытия, но по отчету выдачи не проводится. Все пересылочные ведомости хранятся в товарной конторе в течение одного года.

(Оборотная сторона пересылочной ведомости)

- 3) специальные вагоны для перевозки скота, птицы и живорыбные;
- 4) специальные вагоны для перевозки пороха;
- 5) тяжеловесные платформы подъемной силой свыше 50 т;
- 6) турникетные платформы;
- 7) специальные открытые вагоны с несъемными опрокидывающимися железными контейнерами для перевозки битума;
- 8) все специальные вагоны иностранных дорог.

Как исключение из этого общего правила пересылка в порожнем состоянии цистерн для спирта, растительного масла, химических и кислотных продуктов, битума, олеума, патоки оформляется дорожными документами на общем основании; пересылочные ведомости на такие цистерны не составляются.

Перевозка коммерческих приспособлений из пунктов производства на дороги-заказчицы подлежит оплате по тарифу; поэтому такие перевозки должны оформляться дорожными документами на общем основании, т. е. с составлением накладной, дорожной ведомости и вагонного листа.

Пересылочные ведомости на прибывшие вагоны и приспособления должны храниться в товарной конторе; хранение их в технической конторе запрещено.

14. Наложенные платежи

«На перевозимый груз отправитель может налагать платеж» (Устав железных дорог, ст. 40).

Наложением платежом называется сумма, которая по указанию отправителя в накладной должна быть переведена получателем отправителю до приема груза от железной дороги.

Наложенный платеж в большинстве случаев представляет собой сумму стоимости груза или стоимости перевозки, если она по условиям продажи относится на счет получателя (покупателя-заказчика); в некоторых случаях в сумму наложенного платежа входят стоимость перевозки и стоимость груза.

В целях обеспечения своевременного получения причитающейся с получателя суммы отправители пользуются системой расчетов при посредстве наложенных платежей. Без оплаты суммы наложенного платежа, указанной в накладной отправителем, железная дорога не имеет права выдать груз, и стало быть, получатель вынужден оплатить эту сумму до получения груза.

Наложение платежа на груз допускается до отправления груза и в сумме не свыше 1 000 руб. по одной накладной. Расчеты между продавцом (отправителем) и покупателем (получателем) по суммам свыше 1 000 руб. производятся через банковскую систему.

При перевозке грузов внавалку, насыпью и наливом, а также живности, скоропортящихся и опасных грузов наложение платежа не допускается.

О наложении платежа на груз отправитель указывает в накладной: сумму платежа (прописью), кому именно, куда, в какое отделение банка и на какой расчетный счет должен быть переведен этот платеж. Эти же сведения станция отправления указывает в дорожной ведомости.

мости и квитанции в приеме груза к перевозке, выдаваемой отправителю. Если груз принят к перевозке без наложенного платежа, то соответствующая графа квитанции погашается словами «Не было».

Сумма наложенного платежа выплачивается получателем груза непосредственно отправителю путем перевода по почте.

На станции назначения прибывший с наложенным платежом груз выдается получателю по представлении им подлинной почтовой квитанции о переводе суммы наложенного платежа отправителю. Почтовая квитанция прилагается к дорожной ведомости. В накладной, выдаваемой получателю, на оборотной ее стороне в графе «Груз выдан» станция делает отметку: «Почтовая квитанция №. . . от . . . (число, месяц, год) на перевод . . . рублей наложенного платежа получена». Отметка эта заверяется подписью агента станции, оформляющего выдачу груза, и штемпелем станции.

При перевозке груза с наложенным платежом взывается особый тарифный сбор: с суммы наложенного платежа до 500 руб. — в размере 1 руб. и с суммы от 501 до 1 000 руб. — 2 руб.

Отправитель груза может уменьшить или отменить наложенный платеж. Для этого он должен подать начальнику станции отправления заявление с приложением квитанции в приеме груза к перевозке. По получении такого заявления станция отправления делает отметку в квитанции и на самом заявлении: «Наложный платеж принимается в сумме . . . рублей» или «Наложный платеж отменен». Квитанция возвращается отправителю, а заявление остается на станции. Об уменьшении или отмене наложенного платежа начальник станции уведомляет станцию назначения по телеграфу. За посылку телеграммы с отправителя взывается установленный тарифом сбор.

Станция назначения груза по получении телеграфного уведомления начальника станции отправления об уменьшении или отмене наложенного платежа отмечает об этом в накладной и дорожной ведомости: «Согласно уведомлению станции отправления тел. №. . . от . . . (число, месяц) наложенный платеж уменьшен до . . . рублей (или отменен)». Отметка должна быть удостоверена подписью и штемпелем станции. Телеграмма прилагается к дорожной ведомости.

Если уведомление поступит после выдачи груза получателю, то станция назначения сообщает об этом станции отправления для извещения отправителя о невозможности выполнить его поручение.

При неполучении наложенного платежа отправитель заявляет об этом письменно с приложением грузовой квитанции в управление дороги назначения, которое обязано:

1) в случае перевода получателем наложенного платежа выслать отправителю заказным письмом подлинную почтовую квитанцию о переводе суммы платежа для непосредственного предъявления отправителем претензии к органам Народного комиссариата связи и возвратить грузовую квитанцию;

2) в случае выдачи груза без оплаты наложенного платежа, а также в случае утраты груза в пути или ликвидации его как не востребовавшего рассмотреть и удовлетворить претензию в соответствии со ст. 47, 69 и 75 Устава железных дорог.

15. Перевозка грузов с объявленной ценностью

«Отправитель может объявить ценность предъявленного к перевозке груза. Объявленная ценность не должна превышать действительной стоимости груза. В случаях спора между отправителем и станцией отправления стоимость груза определяется экспертизой, о чем составляется акт» (Устав железных дорог, ст. 39).

Объявление ценности груза при сдаче его к перевозке производится в целях обеспечения возмещения действительной стоимости груза в случае утраты его при перевозке по железным дорогам.

Объявление ценности является обязательным для тех грузов, действительную стоимость которых в случае утраты невозможно определить. К таким грузам относятся:

1) драгоценные металлы, драгоценные камни, предметы искусства, картины, статуи, художественные изделия, ковры и антикварные вещи; каждое место должно быть запломбировано или опечатано отправителем;

2) домашние вещи, перевозимые без проводников отправителей.

При нежелании отправителя объявить ценность перечисленных грузов начальник станции должен отказать в приеме груза к перевозке.

Не допускается объявление ценности грузов:

1) принятых к перевозке по требованию отправителя с отметкой в накладной о недостатках тары согласно ст. 32 Устава железных дорог;

2) навалочных, сыпных, наливных и других массовых;

3) скоропортящихся и опасных;

4) перевозимых с проводниками отправителей, на открытом подвижном составе или за пломбами отправителей.

Объявление ценности прочих грузов может производиться по желанию отправителя.

Объявлять ценность части грузов из числа перевозимых по одной накладной не допускается.

Грузы, предъявляемые к перевозке с объявленной ценностью, должны иметь прочную исправную упаковку и обвязку цельной веревкой.

Железная дорога имеет право потребовать вскрытия предъявленного к перевозке груза для осмотра и проверки ценности, если имеется основание предполагать, что ценность груза объявлена в преувеличенной сумме. В случае разногласий между отправителем и станцией отправления в отношении оценочной стоимости груза составляется акт и груз принимается к перевозке с объявленной ценностью в сумме, определенной экспертизой.

При объявлении ценности груза отправитель обязан указать в соответствующей графе накладной общую сумму объявленной ценности (прописью). Кроме того, отправитель должен составить опись в двух экземплярах с указанием в ней станции отправления и назначения, отправителя и получателя, номера или отличительного признака каждого места, объявленной ценности каждого места, перечня всех предметов, упакованных в каждом месте, и объявленной ценности каждого предмета. Опись удостоверяется подписью начальника станции или товарного кассира и календарным штампом станции. Один экземпляр описи возвращается отправителю, а другой остается при

делах станции и должен быть выслан по первому требованию грузовой службы дороги назначения. Если опись будет составлена на нескольких листах, станция должна удостоверить каждый лист.

Станции обязаны рекомендовать отправителю вкладывать описи внутрь каждого места.

При приеме к перевозке домашних вещей станция должна потребовать, чтобы отправитель в накладной указал не только общее название рода груза, но и перечислил наименования отдельных мест, например:

«Домашние вещи, бывшие в употреблении:

- 1 ящик — пианино,
- 1 неупакованный — стол обеденный,
- 2 связки — стулья венские,
- 1 сундук — платье и белье,
- 1 ящик — посуда кухонная» и т. д.

Вес груза должен быть определен и указан весовщиком по каждому наименованию.

За объявление ценности грузов, перевозимых большой и малой скоростью, взывается особый тарифный сбор: с каждой 100 руб. объявленной ценности и 100 км пробега груза (считая неполные сотни за полные) по 2 коп., но не менее 20 коп. с отправки. Пример: ценность груза объявлена в сумме 8 250 руб., расстояние перевозки 2 362 км; округляя до целых сотен, получим сумму 8 300, или 83 сотни рублей, расстояние 2 400, или 24 сотни километров; сбор за объявление ценности составит $2 \times 83 \times 24 = 3\,984$ коп. = 39 р. 84 к.

Сбор за объявление ценности указывается в накладной и взывается вместе с провозной платой и прочими тарифными сборами.

При обнаружении частичной недостачи груза, перевозимого с объявленной ценностью, станция в коммерческом акте указывает точно, какого именно места не оказалось. Если обнаружены частичная недостача или хищение некоторых предметов в отдельном месте, в акте должны быть перечислены все предметы, оказавшиеся налицо. Если на станции назначения получателем будет предъявлена опись, заверенная станцией отправления, то в акте указывается, каких предметов и на какую сумму не оказалось; опись прилагается к акту.

За утрату и недостачу груза, принятого к перевозке с объявленной ценностью, железная дорога уплачивает возмещение в следующем размере:

1) в случае утраты всего груза — общую сумму ценности всей отправки;

2) при утрате отдельных мест — в размере объявленной ценности их согласно описи, удостоверенной станцией отправления;

3) в случае частичной утраты или хищения из отдельного места упакованных в нем предметов — по объявленной ценности их согласно описи;

4) за повреждение груза — сумму, на которую понизилась стоимость груза.

Если при рассмотрении претензии дорога докажет, что объявленная ценность превышает действительную стоимость, то возмещение уплачивается в размере действительной стоимости груза.

16. Общие условия погрузки и выгрузки грузов

Погрузка и выгрузка грузов являются важнейшими операциями в процессе перевозки груза. Правильная погрузка предотвращает аварии и крушения, обеспечивает сохранность груза, рациональное использование вагона по грузоподъемности и вместимости и содействует ускорению оборота вагонов. Быстрая и аккуратная выгрузка обеспечивает ускорение оборота вагона, сохранность груза и содействует выполнению государственного плана перевозок.

Погрузка и выгрузка производятся на местах общего и необщего пользования. Местами погрузки и выгрузки общего пользования называются места, расположенные в пределах станции, на которых погрузочно-разгрузочные работы выполняются как железной дорогой, так и всеми отправителями и получателями грузов; сюда относятся пакгаузы, платформы и навалочные площадки. Местами погрузки и выгрузки необщего пользования называются места, находящиеся в исключительном пользовании какой-либо организации, например склады клиентуры, элеваторы, зернохранилища, арендные участки и т. п.

Обязанности по погрузке и выгрузке согласно ст. 33 и 34 Устава железных дорог распределяются между железными дорогами и клиентурой следующим образом.

Погрузочно-разгрузочные работы на местах общего пользования производятся железной дорогой, а на местах необщего пользования — средствами отправителей и получателей. Кроме того, средствами клиента независимо от места производства работ должны производиться погрузка и выгрузка следующих грузов: массовых (навалочных, насыпных, наливных, перевозимых маршрутами); тяжеловесных предметов весом более 0,5 т в одном месте; грузов, требующих для погрузки и выгрузки специальных приспособлений, которых не имеется у железных дорог; опасных грузов; грузов, перевозимых в специальном подвижном составе клиентуры; грузов, перевозимых при проводниках, и других грузов, перевозимых по особым правилам.

Железные дороги могут принимать на себя погрузку и выгрузку по особым соглашениям с отправителями и получателями в тех случаях, когда погрузка и выгрузка лежат на обязанности отправителя и получателя. От заключения такого соглашения на производство погрузочно-разгрузочных работ железные дороги не могут отказываться в тех случаях, когда склад клиента находится в пределах грузового двора, грузооборот склада не превышает в среднем 10 вагонов в сутки и перерабатываются тарно-штучные грузы.

За погрузку и выгрузку, выполняемые железной дорогой в обязательном порядке, взыскивается особый сбор, установленный тарифом, а за работы, выполняемые дорогой в порядке соглашения, оплата производится по ставкам, установленным для необязательных погрузочно-разгрузочных работ.

Значительное большинство повагонных грузов погружается и выгружается средствами отправителей и получателей; вместе с тем грузы, перевозимые мелкими отправлениями, поскольку все они проходят через склады станции, должны перерабатываться дорогой.

Независимо от того, кем производится погрузка — дорогой или клиентом, — железная дорога не освобождается от ответственности за правильность погрузки; поэтому она обязана отказать в приеме груза, если он неправильно погружен и укреплен отправителем.

Подготовка к погрузке имеет существенное значение для устранения прежде всего простоя вагона с момента подачи до момента начала погрузки, а также для производства работы в кратчайший срок.

Весовщик должен знать, когда именно будут поданы вагоны. Начальник станции должен обеспечить сообщение весовщику этих сведений. Подача вагонов и погрузка должны быть организованы так, чтобы вагоны не ждали грузчиков и, наоборот, чтобы грузчики не ждали подачи вагонов.

К моменту подачи вагона нужно подготовить груз, разместив его возможно ближе к месту постановки вагонов, подготовить рабочую силу в том количестве, какое нужно для погрузки данного груза, и наконец, подготовить необходимые инструменты и механизмы. Каждому грузчику нужно точно указать, какую именно часть работы и как он должен будет выполнять (подносить, подавать на тележку, подавать на спину, снимать и т. п.); на пути между вагоном и грузом не должно быть никаких грузов или предметов, могущих помешать грузчикам и заставить их делать лишний путь (обходить).

Возьмем такой пример: нужно погрузить 200 мешков муки, которая сложена в пакгаузе на расстоянии 12 м от двери вагона, но можно было бы уложить на 3 м ближе. Таким образом, каждый грузчик должен будет пройти при погрузке 6 м лишних (3 м с мешком и 3 м обратно). На 200 мешков это составит 1 200 м, т. е. 1,2 км. Если считать, что человек проходит 1 км в течение 12 мин., то выйдет, что вследствие неправильного расположения груза затрачено лишнего времени более 14 мин., не говоря уже о том, что непроизводительно затрачена мускульная сила человека и вызвана излишняя усталость.

При погрузке нужно использовать всякое приспособление, всякий рациональный прием, могущие облегчить труд человека и ускорить работу.

В этом отношении заслуживают особого внимания практические советы, какие дает в своем письме ко всем грузчикам орденосец Тимербек Садабаев, грузчик станции Алма-Ата: «Содержать в порядке свой инструмент, иметь его под руками, а не за километр в кладовой. Бережно опускать груз, ничего не разбить, не сломать, не рассыпать; приспособиться к работе, выбирать лопатку по грузу, не мешать другому в вагоне и по дороге; до начала работы узнать у весовщика, куда носить и что надо будет грузить».

О значении инструмента и индивидуальном его подборе говорит также т. Потемкин, б. грузчик-стахановец станции Москва-Киевская: «Выйдя на работу, я захватил с собой две лопаты... это мне очень помогло. Работая на выгрузке крупного угля, я употреблял лопату с широкой ручкой, а когда перешел на мелкий уголь, я взял лопату с узкой ручкой».

Всякий рациональный прием лучших стахановцев-грузчиков нужно использовать для широкого применения не только на данной станции, но и на других.

Повышение производительности труда грузчиков-стахановцев должно базироваться на улучшении технической вооруженности грузчика и рациональной организации и подготовке его рабочего места.

Погрузка и выгрузка грузов как средствами железной дороги, так и средствами отправителя и получателя должны производиться с соблюдением условий, обеспечивающих сохранность грузов, предохранение их от порчи, а также рациональное использование вагонов по грузоподъемности и вместимости и устранение задержки вагонов под грузовыми операциями.

До начала работы рабочее место должно быть приведено в полный порядок. Путь перемещения грузов и путь прохода грузчиков не должны быть загромождены грузами и прочими предметами, а в случае гололедицы или снега должны быть посыпаны песком.

Передвижение вагонов вручную по пути вдоль погрузочного фронта должно производиться под наблюдением станционного агента (дежурного по путям, весовщика или составителя). При этом запрещается:

- 1) производить передвижение вагонов вручную на уклонах более 0,0025;
- 2) выкатывать вагоны за предельные столбики;
- 3) подталкивать вагоны другими вагонами;
- 4) производить передвижение вагонов на общих станционных путях без разрешения дежурного по станции;
- 5) укладывать под колеса для торможения вагонов шпалы, подкладки, ломы, а равно вставлять в спицы колес кольца, аншпуги и другие предметы.

Погрузка и выгрузка грузоотправителями или грузополучателями производятся под наблюдением работников железной дороги, причем законные требования наблюдающих за правильностью погрузки и выгрузки работников железной дороги должны выполняться как грузоотправителями или грузополучателями, так и их уполномоченными и рабочими.

Переноска грузов с автомашин или гужевого транспорта на станционные весы и с весов в пакгаузы, а также обратно производится средствами отправителя и получателя. Если груз поступает непосредственно в вагон, то обязанность переноски его с весов в вагон лежит на железной дороге или на грузоотправителе в зависимости от того, кем производится погрузка.

Железная дорога может организовать производство этих операций своими грузчиками за плату по ставкам, установленным за выполнение необязательных погрузочно-разгрузочных работ. При этих условиях отправители или получатели освобождаются от необходимости посылать на станцию вместе с экспедитором своих грузчиков для снятия с авто-гужевого транспорта отправляемых грузов и для погрузки на авто-гуж получаемых грузов. Вместе с тем при таком порядке устраняется доступ посторонних лиц в складочные помещения станции.

Необходимые для погрузки и перевозки грузов приспособления и материалы должны заготавливаться, устанавливаться и сниматься сред-

ствами отправителя и получателя. К таким приспособлениям и материалам относятся:

- 1) приспособления для погрузки груза в два и более ярусов;
- 2) приспособления для укрепления грузов, как то: постоянные и временные стойки, козлы, клинья, подкладки, прокладки, веревки, гвозди, проволока, жердевое или планочное крепление, стандартные стяжки и пр.;
- 3) брезенты с веревками для укрытия груза (за исключением случаев, когда по действующим правилам брезенты должны предоставляться железной дорогой);
- 4) дверные заграждения из досок или иного материала, когда установка таких заграждений требуется правилами перевозки грузов внавалку.

При погрузке грузов средствами дороги необходимые приспособления могут быть по соглашению с отправителем изготовлены и установлены средствами станции за счет клиента по себестоимости.

Все приспособления отправителя, в том числе стандартные стяжки, брезенты, деревянные и железные стойки, цепи, козлы и др., выдаются на станции назначения получателю вместе с грузом; эти приспособления отправитель должен указать в накладной.

Приспособления, не вывезенные получателем в течение пяти суток со дня выгрузки груза, а также приспособления, оставшиеся от невостребованных грузов, поступают в распоряжение дороги.

Хлебные щиты при перевозке зерна, съёмные свекловичные щиты (при перевозке свеклы на платформах), типовые решетки и кольца при перевозке скота предоставляются железной дорогой.

За недостачу или повреждение хлебных щитов, решеток и других приспособлений, являющихся оборудованием вагона, взыскивается на основании ст. 81 Устава железных дорог штраф в размере пятикратной стоимости приспособлений или их ремонта по установленным НКПС расценкам. Факт недостачи или повреждения приспособлений оформляется актом с участием представителя грузоотправителя или грузополучателя.

При следовании груза в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении или по дорогам разной колеи необходимые в пункте перевалки или перегрузки приспособления для груза предоставляются грузоотправителем на станции (пристань) отправления или в пункте перевалки (перегрузки) груза.

В случае непредоставления отправителем указанных приспособлений они устраиваются железной дорогой, производящей перегрузку груза в вагоны другой колеи, и паромом, производящим перевалку грузов с воды на железную дорогу.

Об устройстве приспособлений составляется акт, в котором указывается сумма произведенных расходов. О составлении акта и сумме расхода делается отметка в соответствующих графах накладной с приложением копии акта. Произведенные расходы взыскиваются с получателя при выдаче груза.

За пользование отправителями или получателями при погрузке или выгрузке грузов подъемными кранами и другими механическими

приспособлениями, принадлежащими дороге, взыскивается плата как за необязательные работы в размере, устанавливаемом соглашением начальника станции с отправителем или получателем.

17. Подготовка вагонов к погрузке

Подвижной состав, подаваемый дорогой под погрузку, должен отвечать требованиям безопасности движения и сохранности груза, должен быть очищен от мусора, грязи и остатков груза.

Очистка подвижного состава, подаваемого под погрузку, производится средствами дороги.

Все вагоны перед погрузкой должны быть осмотрены. Осмотр вагонов производится сначала агентом вагонной службы, который проверяет техническое состояние вагонов и пригодность его для безопасного следования в поезде. Затем осмотр вагона производится весовщиком, который должен убедиться, что состояние вагона обеспечивает целость и сохранность груза при перевозке; в частности, весовщик должен проверить:

- 1) достаточно ли очищен вагон от сора и грязи;
- 2) не имеют ли крыша, пол, стены и двери кузова отверстий, через которые могли бы проникать вода (дождь), снег и сырость или через которые могла бы произойти утечка грузов;
- 3) не пропитан ли вагон каким-либо резким или зловонным запахом, который может повлиять на качество груза; для устранения этого такие вагоны перед погрузкой необходимо промывать, а в некоторых случаях и дезинфицировать;
- 4) не имеют ли люки щелей и плотно ли закрываются они на обе задвижки;
- 5) не торчат ли внутри стен или пола гвозди, винты и т. п., могущие повредить груз;
- 6) исправны ли болты и дверные затворы.

При этих дефектах погрузка не может быть произведена до устранения обнаруженных неисправностей. Исключение допускается только в тех случаях, когда характер неисправностей вагона не может причинить опасности для груза, например щели в стенах вагона безопасны для таких грузов, как кирпич, дрова и т. п., неисправность дверных запоров не имеет существенного значения для таких грузов, перевозка которых допущена в крытых вагонах без пломб и пр.

Если же в вагоны должны быть погружены ценные грузы (мануфактура, табак, сахар и т. п.), то осмотр вагона должен быть произведен с особой тщательностью.

После осмотра крытого вагона нужно закрыть люки на обе задвижки, закрепив их при посредстве особого приспособления, а если такого приспособления нет, то закрепить задвижки проволокой. Правильное закрытие люков имеет важное значение для сохранности груза, так как через люки возможны хищения грузов.

Однако имеется целый ряд скоропортящихся грузов, при перевозке которых требуется вентилирование через люки. В этих случаях люки остаются открытыми, но в них вставляются решетки (железные или деревянные). Допускается также погрузка с открытыми люками

грузов, при перевозке которых вагоны не пломбируются (малоценные грузы).

Все старые надписи и наклейки на стенах вагона должны быть стерты и уничтожены до погрузки.

18. Технические условия загрузки вагонов

Каждый вагон должен быть загружен, как правило, до полной грузоподъемности, а если груз легковесный, то до полной вместимости.

Груз должен быть размещен равномерно по площади пола вагона, с тем чтобы не было неравномерной осадки рессор и перекоса кузова вагона. При погрузке сборных грузов тяжелые места укладываются внизу, более легкие сверху, причем грузы, относящиеся к одной накладной, должны укладываться вместе и таким образом, чтобы были видны марки и надписи.

Нельзя грузить в вагон такие грузы, которые по своим свойствам могут попортить другие грузы, например совершенно не допускается погрузка в один вагон зловонных грузов вместе с продуктами питания и домашними вещами, жидкости вместе с мануфактурой или другими ценными грузами, а также живности в одном вагоне со всякими другими (кроме корма и подстила), если не будет согласия отправителя на совместную перевозку этих грузов с живностью.

Грузы должны размещаться в вагоне так, чтобы не могло произойти повреждения и порчи их от сдвига или падения во время движения поезда или при маневрах, причем в случае надобности грузы должны укрепляться клингами и распорками.

Особенно осторожно необходимо обращаться с грузами, на которых имеются предупредительные надписи: «Осторожно», «Не бросать», «Стекло», «Верх», «Не кантовать», «Не катать»; такие места следует помещать и укладывать в вагоне в таком порядке, чтобы эти надписи были видны.

Необходимо избегать загрузки тормозных вагонов ценными грузами во избежание хищения груза через пролом в лобовой стенке с тормозной площадки.

Мелкие отправки грузов назначением на разные станции при перевозке сборными вагонами должны размещаться в вагоне в порядке последовательного расположения попутных станций с таким расчетом, чтобы грузы назначением на ближайшие станции располагались ближе к дверям вагона, а следующие на дальние станции — укладывались ближе к лобовым стенкам вагона.

Выбор наиболее правильного способа погрузки (размещения) грузов в крытые вагоны делается в зависимости от рода и свойства перевозимого груза.

Погрузка в крытый вагон должна быть произведена таким образом, чтобы обеспечивалось свободное открытие дверей вагона для выгрузки с обеих сторон.

Перегруз вагонов сверх подъемной силы, указанной на вагоне, запрещен, так как это может вызвать повреждение ходовых частей вагона и быть причиной аварий и крушений.

Погрузка некоторых грузов должна производиться с соблюдением условий, предусмотренных техническими правилами переработки грузов.

Стекло листовое в ящиках грузится плотными рядами вдоль вагона с постановкой ящиков на ребро и укрепляется так, чтобы ни один ящик не мог сдвигаться и шататься. Перемещение такого стекла должно производиться тачками, медведками, тележками и т. п. В пакгаузе ящики должны устанавливаться также на ребро.

Бочки с жидкостями помещаются вдоль вагона втулками (отверстиями для налива и слива) вверх с обязательным подклиниванием деревянными брусками с двух сторон. Для лучшего использования вагонов погрузка производится в два яруса с устройством приспособлений для такой погрузки.

Бочки с сухим грузом (канифоль, цемент и т. д.) могут помещаться в вагоне с постановкой их на дно. Погрузка бочек в вагоны и выгрузка из вагонов производятся по слегам (скатам) при помощи веревок.

При погрузке балансов, дров, рудничных стоек и т. п. лобовые стенки вагонов должны закладываться грузом, установленным вертикально у лобовых стенок; у дверей, а также у лобовых стенок должны укладываться подкладки, с тем чтобы крайний (у лобовой стенки или двери) штабель получил наклон к середине вагона.

При погрузке листового и сортового железа (квадратное, круглое и др.), труб железных и тому подобных грузов лобовые стенки вагона должны ограждаться пачками листового железа, поставленными на ребро в два ряда, или досками.

Литье чугуное укладывается плотными рядами равномерно по всему полу вагона.

Бумага в рулонах грузится в два яруса; если рулоны не заполняют всей площади вагона, то они подклиниваются и закрепляются так, чтобы ни одно место не могло сдвигаться в пути следования.

Ящики с яйцами укладываются в вагоне плашмя в несколько ярусов плотными рядами и непараллельно стенкам вагона, а наискось, причем ящики нечетных рядов кладутся наискось в одну сторону, а четных — в другую сторону.

Бутыли с жидкостями для предохранения от опрокидывания закрепляются в каждой половине вагона и в дверных просветах поперечными досками, прибитыми к стойкам вагона. Каждая бутыль с кислотой должна перевозиться на специальных тележках или переноситься двумя рабочими за ручки корзины. В складах корзины с бутылками ставятся в один ряд. Ставить корзины с бутылками одну на другую не допускается.

Бочки, барабаны и ящики с кристаллами кислот и щелочей следует перемещать на тележках.

Кирпич грузится в вагоны или разгружается из них при помощи тачек или специальных носилок. Забрасывать кирпичи в вагон не допускается, так как это вызывает бой кирпича.

Погрузка и выгрузка взрывчатых и легковоспламеняющихся гру-

зов, спирта, сырых животных продуктов, фруктов, плодов и ягод производятся по особым правилам, установленным для перевозки этих грузов.

Погрузка и крепление грузов на открытом подвижном составе производится с точным соблюдением особо установленных для этого технических условий.

Погрузка груза через люки вагона допускается только с разрешения начальника станции.

Отправитель при погрузке своими средствами обязан заблаговременно подготовить груз для погрузки, с тем чтобы подаваемый подвижной состав был загружен в установленные сроки и с наилучшим использованием его грузоподъемности и вместимости. Особое внимание должно быть обращено на предварительную подборку по размерам, укладку и подготовку грузов у фронта погрузки.

Подготовленный к погрузке груз должен быть расположен не ближе 2 м от крайнего рельса пути.

19. Нормы загрузки вагонов

Основная задача рациональной загрузки подвижного состава сводится к максимальному использованию грузоподъемности вагона.

Некоторые грузы можно загружать в вагон до полной вместимости, но в разном количестве по весу в зависимости от плотности груза или способа погрузки. Например, такие грузы, как сено, солома, хлопок и т. п., в зависимости от плотности прессовки могут быть погружены в разном количестве; лесные материалы могут быть погружены в большем или меньшем количестве в зависимости от способа укладки и расположения груза; например, короткомерный материал, не помещающийся в два штабеля на одной платформе, может быть погружен в три штабеля на сцепе двух платформ. Для всех таких грузов установлены особые, так называемые технические нормы загрузки вагона, которые представляют собой наименьшее количество груза по весу или поштучно, которое должно быть загружено в вагон (приложение I).

Отправитель обязан загрузить вагон не ниже технической нормы, а если для данного груза такой нормы не установлено, то до полной грузоподъемности или вместимости вагона.

Если технические нормы установлены ниже подъемной силы вагонов, то загрузка вагонов должна производиться до полной их вместимости, но не ниже установленных технических норм. По грузам, для которых технических норм не установлено, а правилами перевозки предусмотрены ограничения загрузки по весу, объему или высоте, вагоны должны загружаться до полного использования установленных правилами перевозок норм. Например, при перевозке внавалку картофеля осенней копки высота слоя погрузки не должна превышать 1,6 м.

За недоиспользование вагона отправитель несет материальную ответственность в форме уплаты штрафа на основании ст. 79 Устава железных дорог.

За весовой недогруз, т. е. за недогруз до технической нормы или за недогруз до подъемной силы вагона, если данный груз не имеет технической нормы, штраф взыскивается:

1) когда взвешивание груза производилось на станции отправления и отправитель по требованию станции не произвел догрузки вагона до технической нормы или до подъемной силы его, — в размере 20 руб. за каждую недогруженную тонну, считая неполную тонну за тонну;

2) когда взвешивание производилось не на станции отправления, а в другом пункте (по пути следования груза), указанном в накладной станцией отправления, — в размере 10 руб. за каждую недогруженную тонну, считая неполную тонну за тонну.

За объемный недогруз, т. е. за неиспользование отправителем полной вместимости крытого вагона или габарита платформы при погрузке грузов, не имеющих технических норм и по свойствам своим (легковесность) не могущих дать загрузки до подъемной силы вагона (за исключениями, указанными в правилах), с отправителя взыскивается штраф в размере 50 руб. с вагона независимо от его подъемной силы.

За недогруз автомобилей и тракторов, для которых установлены технические нормы не по весу, а поштучно, взыскивается при погрузке этих грузов только в пунктах производства их по 50 руб. с вагона или платформы.

Штраф за недогруз взыскивается с отправителя также в следующих случаях:

1) когда вместимость крытого вагона или габарит платформы использованы полностью, но установленная для данного груза техническая норма загрузки не выполнена;

2) когда сборный вагон загружен отправителем на своем складе или на подъездном пути необщего пользования менее 4,5 *m* на ось, за исключением случаев полного использования вместимости крытого вагона или габарита платформы, о чем должно быть отмечено в накладной.

При обнаружении недогруза, если отправитель не произведет догрузку вагона, станция составляет акт.

Штраф за недогруз не взыскивается:

1) если недогруз до технической нормы вызван подачей под погрузку вагона меньшей подъемной силы, чем техническая норма, и загрузка поданного вагона произведена до его подъемной силы;

2) если при обнаружении недогруза отправитель произвел догрузку вагона;

3) если при догрузке одного места получается перегруз подъемной силы вагона; например, если в вагон подъемной силой 16,5 *t* грузятся слитки, валы и т. п. весом по 1 *t* и на платформу в 20 *t* грузятся станки весом по 3 *t* в каждом;

4) если выполнена техническая норма загрузки, но не полностью использована вместимость (габарит) вагона в пределах подъемной силы; в этом случае станция составляет акт с указанием в нем рода и сорта груза, рода упаковки, типа и подъемной силы вагона, размера возможной догрузки сверх технической нормы и представляет этот акт в грузовую службу своей дороги.

По грузам, не имеющим технических норм загрузки, штраф не взывается также в следующих случаях:

1) если в пределах подъемной силы поданного под погрузку подвижного состава недогруз по вместимости не превышает: в крытом вагоне 10 см до потолка (по стойке продольной стенки вагона) или 5 см до верхнего края хлебного щита и на платформе — 23 см до вершины стоек нормальных габаритных размеров;

2) если вместимость (габарит) вагона не может быть полностью использована по свойствам груза, его упаковки или размерам грузовых мест;

3) если платформа загружена навалочным сыпучим грузом в полном соответствии с действующими правилами.

Загрузка четырехосных большегрузных вагонов грузами, не имеющими технических норм для этих вагонов, должна производиться до полной вместимости, но не свыше подъемной силы.

Перегруз вагонов сверх их подъемной силы запрещен. За обнаруженный перегруз сверх подъемной силы вагона отправитель при отказе отгрузить излишек груза несет материальную ответственность, уплачивая штраф по 50 руб. с вагона. Отгрузка в этом случае производится железной дорогой за счет отправителя.

«За повреждение частей вагона при погрузке или выгрузке средствами отправителя или получателя отправитель или получатель уплачивает штраф в размере пятикратной стоимости поврежденных частей, которая определяется по расценочной ведомости, утвержденной народным комиссаром путей сообщения. Независимо от этого в подлежащих случаях виновные привлекаются к уголовной ответственности.

В случае, если повреждение подвижного состава произошло вследствие аварий или крушений, связанных с движением поездов на подъездных путях, стоимость поврежденных частей возмещается в двойном размере» (Устав железных дорог, ст. 81).

«Помимо штрафов отправитель обязан возместить железной дороге убытки, происшедшие вследствие перегруза, повреждения подвижного состава или вследствие неправильной погрузки или упаковки груза» (Устав железных дорог, ст. 82).

Все штрафы за недогрузки и перегрузы вагонов, за простой вагона под погрузкой и выгрузкой, за повреждение подвижного состава при погрузке и выгрузке и пр. отправители и получатели уплачивают непосредственно дороге, причем взимание штрафов за простой, недогруз и перегруз вагонов производится в бесспорном порядке через Госбанк (без предварительного акцепта, т. е. без получения предварительного согласия на оплату предъявленного счета).

Порядок возмещения отправителям и получателям штрафов, когда они возникли по вине транспортно-экспедиционных или погрузочно-разгрузочных контор железных дорог, предусматривается в соглашениях на производство погрузочно-разгрузочных работ.

Приказом НКПС от 1 августа 1940 г. за № 179/Ц дорогам предложено установить строгий надзор за использованием грузоподъемности и вместимости вагонов и передавать следственным органам материалы для привлечения к уголовной ответственности грузоотправителей, систематически допускающих недогрузки вагонов.

20. Уведомления о подаче вагонов под погрузку и выгрузку

«Во всех случаях, когда погрузка или выгрузка производятся средствами отправителя и получателя, о времени подачи вагонов под погрузку и выгрузку отправитель и получатель должны быть уведомлены по телефону или иным способом (по правилам, устанавливаемым народным комиссаром путей сообщения), а также путем вывешивания на станции у товарной кассы объявления» (Устав железных дорог, ст. 35).

Такие уведомления имеют серьезное значение для устранения простоя вагона с момента его подачи до начала погрузки и выгрузки; клиент, получив уведомление, подготавливает груз и рабочую силу и приступает к работе немедленно после подачи вагона.

О времени подачи вагонов под погрузку и выгрузку средствами отправителя и получателя к пунктам, находящимся в пределах станции, начальник станции обязан уведомить отправителя или получателя не позднее чем за 1 час до подачи.

При подаче вагонов на подъездные пути общего пользования порядок и сроки уведомления о времени подачи вагонов, как правило, должны предусматриваться в договорах на эксплуатацию этих путей. В этих случаях о времени подачи вагонов уведомляется основной владелец подъездного пути, причем во всех случаях уведомление должно быть сделано не позднее чем за 2 часа до подачи. В тех случаях, когда договором на эксплуатацию подъездного пути обусловлена подача вагонов, по расписанию, особых уведомлений о времени подачи вагонов не требуется.

В уведомлениях о времени подачи вагонов под погрузку лесных грузов станция обязана указывать кроме количества подаваемых вагонов также и род подвижного состава.

Управления железных дорог обязаны организовать заблаговременное сообщение станциям выгрузки о подходе вагонов под выгрузку с указанием рода груза и получателя. Порядок такого сообщения устанавливается начальником дороги в зависимости от местных условий и объявляется приказом по дороге.

Уведомления о подаче вагонов могут производиться одним из следующих способов:

- 1) при наличии телефонной связи — по телефону с отметкой в книге уведомлений кем, когда и кому сообщено;
- 2) при отсутствии телефонной связи — через экспедиторов владельца подъездного пути под расписку в книге уведомлений;
- 3) при отсутствии телефонной связи и отсутствии экспедиторов — путем вывешивания объявлений у товарной кассы с указанием времени вывески объявлений.

Для записи уведомлений о времени подачи вагонов под погрузку или выгрузку на станции ведется особая книга ответственных уведомлений.

Уведомления о времени подачи вагонов производятся круглосуточно. Отправители и получатели, а также владельцы подъездных путей обязаны назначать для приема уведомлений ответственных лиц, фамилии которых сообщаются начальнику станции.

За опоздание подачи вагонов против срока, указанного станцией в уведомлении, объявлении или расписании подачи, железная дорога уплачивает отправителю, получателю или владельцу подъездного пути штраф в размере 1 руб. с вагона за каждый час опоздания.

Штраф начисляется за вагоны, поданные с опозданием, за время с момента наступления срока подачи и до момента фактической подачи, но не более чем за 2 часа.

Штраф за нарушение срока подачи вагонов по расписанию железной дорогой не уплачивается, если станция предупредит владельца подъездного пути о неподаче вагонов не позднее чем за 30 мин. до наступления срока подачи вагонов по расписанию.

При задержке подачи вагонов свыше 2 час. после срока, указанного в уведомлении или объявлении, начальник станции обязан уведомить отправителя (или получателя) о времени предстоящей подачи вагонов установленным порядком.

Уведомления о времени подачи порожних вагонов под погрузку не требуется, и штраф за нарушение срока подачи не уплачивается, если погрузка обеспечивается вагонами, поданными под выгрузку.

Вагоны, поданные под погрузку или выгрузку с нарушением сроков подачи или без предупреждения, принимаются отправителем и получателем и владельцем подъездного пути для погрузки или выгрузки немедленно с момента предъявления их станцией.

Расчет сроков простоя вагонов в этих случаях производится:

1) при подаче ранее установленного срока — с момента наступления этого срока без начисления на дорогу штрафа за нарушение срока подачи;

2) при подаче с опозданием против сроков, указанных в уведомлениях, — с момента предъявления вагонов станцией с начислением на дорогу штрафа;

3) при подаче вагонов под погрузку или выгрузку без предварительного уведомления, когда оно требуется, — с момента подачи вагонов с начислением на дорогу штрафа за время, установленное для уведомления, а при уведомлении с опозданием — за время, соответствующее опозданию.

О подаче вагонов без уведомления или с опозданием уведомления делается отметка в ведомостях подачи и уборки вагонов.

Штраф за нарушение сроков подачи вагонов по уведомлениям, объявлениям или расписаниям, происшедшее по вине отправителя или получателя (занятие фронта выгрузки или погрузки ранее поданными вагонами, неприем вагонов по занятости перегона на подъездном пути, несвоевременное разрешение пути и т. д.), железной дорогой не уплачивается. Такие случаи оформляются актами.

21. Сроки погрузки и выгрузки и ответственность клиентуры за задержку вагонов

Погрузка средствами отправителя и выгрузка средствами получателя должны быть произведены в определенные сроки в зависимости от рода груза и типа подвижного состава.

На основании ст. 34 Устава железных дорог НКПС установлены сроки на погрузку и выгрузку грузов (в часах и минутах) средствами

отправителя и получателя немеханизированным способом (вручную) на местах общего пользования (приложение 2).

На погрузку или выгрузку механизированным способом начальники грузовых служб дорог по соглашению с отправителем или получателем устанавливают пониженные сроки в зависимости от типа и технологического процесса работы механизмов.

Сроки погрузки, выгрузки или оборота вагонов на подъездных путях необщего пользования устанавливаются договорами на эксплуатацию этих путей. В этом случае сроки на производство непосредственных операций по погрузке или выгрузке не должны превышать общеприятных сроков.

Погрузка или выгрузка грузов на местах общего пользования считается законченной с момента получения начальником станции уведомления отправителя или получателя о готовности вагона к уборке.

Порядок исчисления времени начала и окончания сроков погрузки, выгрузки или оборота вагонов на складах и подъездных путях необщего пользования устанавливается договорами.

За подачу вагонов под погрузку и выгрузку к необщим местам погрузки-выгрузки в пределах станции (приписные склады, арендованные участки, пакгаузы и т. п., находящиеся в исключительном пользовании определенных клиентов) взыскивается сбор в размере 20 руб. за каждую подачу независимо от расстояния и количества поданных вагонов с тем, что уборка вагонов после погрузки или выгрузки производится бесплатно.

За подачу вагонов локомотивом железной дороги на пути (ветви) общего пользования, не имеющие на своем протяжении тарифных пунктов, а также на пристанские и припортовые ветви (кроме вагонов с грузом, идущим в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении) взимается плата в размере 10 руб. с локомотиво-километра, но не менее 30 руб. за каждый выход локомотива для подачи или уборки вагонов.

«За задержку вагонов под погрузкой и выгрузкой средствами отправителя и получателя свыше установленных сроков взыскивается штраф» (Устав железных дорог, ст. 78).

За задержку крытых двухосных вагонов и платформ взимается: от 1 до 12 час. — по 1 руб. с вагона в час;

от 13 до 24 час. — к штрафу за 12 час. в размере 12 руб. прибавляется по 2 руб. с вагона в час;

от 25 до 36 час. — к штрафу за 24 часа в размере 36 руб. прибавляется по 4 руб. с вагона в час;

свыше 36 час. — к штрафу за 36 час. в размере 84 руб. прибавляется по 6 руб. с вагона в час.

Неполный час простоя считается за полный.

«Сумма штрафа за простой цистерн и изотермических вагонов повышается в два раза.

Четырехосный вагон (платформа, цистерна) грузоподъемностью менее 50 т считается за два двухосных, а грузоподъемностью в 50 т и выше — за три двухосных.

Штраф за простой вагонов взыскивается независимо от штрафа за невыполнение плана погрузки.

Виновные в задержке вагонов под погрузкой и выгрузкой привлекаются к дисциплинарной, а в подлежащих случаях — к уголовной ответственности» (Устав железных дорог, ст. 78).

За досрочно освобожденный и фактически переданный дороге подвижной состав отправитель и получатель получают премию по 1 руб. за вагон в час с соответствующим повышением для специальных и большегрузных вагонов. Досрочное освобождение менее чем на 15 мин. в расчет не принимается. Досрочное освобождение более чем на 15 и до 45 мин. включительно учитывается за 30 мин. с выплатой премии в размере 50% установленной почасовой ставки. Досрочное освобождение от 45 до 60 мин. учитывается за 1 час. Округление времени при сокращении простоя больше чем на 1 час производится в том же порядке.

Для исчисления премии отправителю или получателю за досрочную погрузку или выгрузку началом срока погрузки или выгрузки считается всегда момент фактической подачи вагонов под эти операции.

22. Ответственность за подачу неочищенных вагонов

За подачу под погрузку неочищенных вагонов железная дорога по требованию клиента уплачивает штраф в размере 10 руб. с вагона.

Взыскание штрафа с дороги не освобождает отправителя от обязанности очистить вагон и загрузить его в установленный срок, т. е. иначе говоря, на очистку вагона никакого дополнительного срока не предоставляется.

Необходимо обратить внимание, что подача неочищенных вагонов кроме уплаты дорогой штрафа вызывает потери на обороте вагона. Возьмем пример. Отправителю подано 20 неочищенных вагонов, на погрузку полагается 2 часа. Клиент на очистку 20 вагонов затратил 30 мин. и в остальной срок 1,5 часа загрузил вагоны; в данном примере транспорт потерял 10 вагоно-часов, так как если бы вагоны были поданы очищенными, они были бы загружены в течение 1,5 часа и сданы дороге на 30 мин. раньше.

23. Пломбировка вагонов

После окончания загрузки крытого вагона двери его закрываются и немедленно накладываются пломбы. С каждой стороны вагона навешивается по одной пломбе.

Во избежание перетирания бечевы при движении вагонных дверей в пути дверная вагонная накладка укрепляется закруткой из проволоки толщиной от 2 до 5 мм.

Пломбы не навешиваются на вагоны с живым грузом и на вагоны с проводниками, помещающимися внутри вагона. Кроме того, разрешается отправление вагонов без пломб, но с обязательной закруткой при повагонной перевозке некоторых массовых навалочных грузов (например, строительных материалов, дров, каменного угля и т. п.), указанных в особом списке.

Для навешивания пломб употребляется пеньковая или льняная бечева, достаточно прочная и ровная, скрученная не меньше чем в две пряди.

Крытые вагоны и цистерны, загруженные на местах общего пользования, должны пломбироваться железной дорогой.

Крытые вагоны и цистерны, загруженные на подъездных путях и складах необщего пользования, должны пломбироваться грузоотправителем.

Пломбировочные тиски, пломбы и бечева для пломбирования вагонов предоставляются отправителю железной дорогой по себестоимости.

Пломбировочные тиски, изготавливаемые железной дорогой для отправителей, должны иметь кроме установленных на железных дорогах знаков также и наименование организации или предприятия, отправляющего груз.

Об отправлении груза за своими пломбами отправитель указывает в накладной под наименованием груза: «За пломбами отправителя». Эта отметка переносится работниками станции в дорожную ведомость и вагонный лист.

Железная дорога имеет право при приеме груженого вагона за пломбами отправителя произвести вскрытие его для проверки груза.

При вскрытии вагона и проверке груза должен присутствовать представитель отправителя, который по окончании проверки обязан вновь навесить свои пломбы. Если вскрытие вагона и проверка груза производятся после приема вагона от отправителя, то по окончании проверки груза на вагон навешиваются пломбы железной дороги. О навешивании на вагон новых пломб отправителя или железной дороги делается отметка в вагонном листе.



Фиг. 85

Правильное навешивание пломб производится следующим порядком: бечева пропускается двойным оборотом (петлей) сквозь ушки дверной закладки вагонных дверей и сквозь отверстия пломбы; выпущенные из пломбы два конца бечевы связываются в узел, который затем втягивается внутрь пломбы, но так, чтобы концы бечевы были видны снаружи пломбы. После этого пломбы сжимаются тисками, которые дают на пломбах отпечаток следующих сведений: название станции и дороги, число, месяц и год, контрольные знаки и номер тисков (фиг. 85).

На каждом вагоне с обеих сторон должны быть одинаковые пломбы; пломбы с одними и теми же контрольными знаками на разных вагонах не допускаются.

По окончании пломбировки вагонов весовщик (или пломбировщик) записывает сведения о пломбах каждого вагона в особую книгу пломбировки и удостоверяет своей подписью. Порядковый номер записи в книге пломбировки и является контрольным знаком, указываемым на пломбе. На каждой станции имеется несколько пломбировочных тисков; поэтому во избежание обезлички на каждом тиске указан номер их.

В настоящее время применяются взамен свинцовых пломбы из особой мастики с поверхностью, покрытой свинцом. На эти пломбы

при навешивании на вагон надевается кольцо, предохраняющее их от разрушения. Мasticные пломбы должны навешиваться таким образом, чтобы бечевка проходила по обе стороны кольца. Употребление мастичных неосвинцованных пломб запрещено. Допущено применение мастичных пломб без кольца, но для этого должны быть приспособлены пломбировочные тиски.

Ясность знаков на навешанных на вагон пломбах имеет серьезное значение для установления ответственности за допущенные дефекты в погрузке и за недостачу или неисправность груза. Кроме того, дефектные пломбы (неправильно навешанные, с неясными знаками) могут служить причиной задержки вагона в пути следования, так как главный кондуктор не имеет права принимать вагон с такими пломбами в составе поезда. Небрежное, невнимательное отношение к навешиванию пломб помогает вора и жуликам скрывать свои злоупотребления. Поэтому необходимо устанавливать в пунктах погрузки особо тщательный и строгий контроль за правильностью наложения пломб. Все запломбированные вагоны до вывода их на отправочные пути должны осматриваться одним из старших агентов станции и в случае обнаружения неясных или неправильно навешанных пломб они должны немедленно заменяться другими.

Пломбы на вагоне являются знаком, устанавливающим ответственность станции за исправность погрузки, целость и сохранность груза.

Поэтому на станциях должен устанавливаться такой порядок хранения пломбировочных тисков, который устранял бы возможность каких-либо злоупотреблений.

В нерабочее время тиски хранятся за запором в шкафах или специально устроенных скобах только у следующих лиц: начальника станции, старшего помощника начальника станции, заведующего грузовым двором и дежурного по станции.

На станциях, имеющих двое и более тисков, начальник станции устанавливает по каждому в отдельности тискам место их хранения и порядок выдачи тисков для работы.

Книга пломбировки (форма 10) находится там же, где находятся и тиски. При выдаче тисков для пломбировки в первой свободной строке книги агентом, выдавшим тиски, отмечается время выдачи тисков (число, месяц, часы и минуты) с указанием их номера, а агент, производящий пломбировку, вместе с тисками берет с собой и книгу пломбировки, в которой регистрируется вся работа тисками по пломбировке вагонов.

Форма 10

КНИГА ПЛОМБИРОВКИ

№ вагонов	Контрольные знаки	№ вагонов	Контрольные знаки

Перед началом работы по пломбировке вагонов в первой свободной строке книги указываются год, месяц и число; затем агент, производящий пломбировку, заносит в книгу номера, запломбированных им вагонов и контрольные знаки, заверяя это своей подписью в первой свободной строке после записи.

По окончании работы тиски вместе с книгой возвращаются в помещение, где они хранятся, и в следующей строке книги агентом, принимающим тиски, указывается время возврата их.

На станциях малого грузооборота, не имеющих весовщиков, в случаях незначительного отправления грузов в запломбированных вагонах книга пломбировки вагонов может не вестись, а требуемые формой книги сведения заносятся в книгу приема грузов к отправлению отдельной строкой, следующей за записью пломбируемого вагона в книге. Такой порядок может быть установлен коммерческим ревизором.

24. Составление вагонного листа

На каждый груженный вагон весовщиком составляется вагонный лист, который представляет собой перечень всех грузов, погруженных в данный вагон. В вагонном листе указываются номер и род вагона, номера накладных, станции отправления и назначения, марки, число мест, название и вес грузов (форма 11).

Кроме того, в вагонном листе делается отметка о наложенных на вагон пломбах.

При перевозке груза на сцепе двух или трех платформ составляется один вагонный лист с указанием в нем всех номеров сцепленных платформ.

Если в вагон погружен груз, требующий особого наблюдения, то в верхней части вагонного листа и дорожной ведомости делается штепелем или цветным карандашом соответствующая отметка, например «Скоропортящийся», «Живность» и т. п.

На вагон со сборным грузом составляется один общий вагонный лист, следующий до станции, где вагон будет полностью разгружен, или же до сортировочной станции, если вагон имеет сортировку в пути. В вагонном листе отправки записываются в последовательном порядке отгрузки из вагона.

В верхней части вагонных листов на сборные вагоны должна быть сделана крупными буквами соответствующая отметка: «Под выгрузку на станцию такую-то», если вагон прямой, или «Под сортировку на станции такой-то», или «Сборно-раздаточный».

Если сведения о грузах не помещаются на одном бланке, то вагонный лист составляется на нескольких бланках, причем все они должны быть перенумерованы; на лицевой стороне первого бланка должна быть сделана отметка за подписью агента, составившего вагонный лист, о том, из скольких бланков данный вагонный лист состоит.

При загрузке вагона сборными грузами до полной вместимости в низу вагонного листа делается отметка «Загружен до полной вместимости».

Общий вес погруженного в вагон груза указывается прописью, что очень важно для предупреждения вредительских действий: итог

Сведения о пломбах	Станция наложения пломбы		Станция		ж. д.		число		месяц 194 г.		Форма 11																														
	Число пломб		Станция назначения		ж. д.		число		месяц 194 г.		Форма 11																														
	Месяц и число на пломбах		Станция назначения		ж. д.		число		месяц 194 г.		Форма 11																														
	Контрольные знаки		Станция назначения		ж. д.		число		месяц 194 г.		Форма 11																														
№ на-кладных	1	2	3	4	5	Станция отправления		Станция назначения		ж. д.		число		месяц 194 г.		Форма 11																									
						Дорога отправления		Дорога назначения		ж. д.		число		месяц 194 г.		Форма 11																									
						Дорога отправления		Дорога назначения		ж. д.		число		месяц 194 г.		Форма 11																									
						Дорога отправления		Дорога назначения		ж. д.		число		месяц 194 г.		Форма 11																									
№ вагона, в который перепущен при сортировке	6	7	8	9	10	11	Марки		Число мест		Род груза		Всего или заменяющих его указаний		Форма 11																										
							Марки		Число мест		Род груза		Всего или заменяющих его указаний		Форма 11																										
							Марки		Число мест		Род груза		Всего или заменяющих его указаний		Форма 11																										
							Марки		Число мест		Род груза		Всего или заменяющих его указаний		Форма 11																										
Пункт выгрузки																																									
																	Пункт выгрузки																								
																														Пункт выгрузки											

веса, указанный цифрами, может быть легко исправлен на больший вес (например, 2 520 кг исправляется путем приписки единицы на 12 520 кг); вагон будет неправильно поставлен в составе поезда, что может вызвать аварии и крушения.

Вагонный лист должен быть подписан весовщиком, производившим погрузку, а также старшим весовщиком.

На все вагоны, оборудованные двухрежимным тормозом системы Матросова, при загрузке не менее 4 т на ось весовщик обязан наклеить особой формы бумажный ярлык белого цвета с зеленой полоской по диагонали со штемпелем наименования станции погрузки или формирования. Ярлык наклеивается: на крытом вагоне — в правом нижнем углу между угловой и первой боковой стойками, на платформе — на продольном борту и на цистерне — на правой половине котла. На вагонах сборно-раздаточных независимо от нагрузки ярлык не наклеивается. После разгрузки вагона ярлык обязательно смывается.

25. Подготовка грузовых документов для отправления груженых вагонов с поездом

Когда погрузка груза в вагон на грузовом дворе закончена и вагон подготовлен для отправления по назначению, товарная контора подбирает документы на каждый вагон и отправляет их в техническую контору (а на малых станциях — в контору дежурного по станции). На каждый вагон должны быть следующие документы: накладные, дорожные ведомости (по количеству отправок в вагоне) и вагонный лист. Подгруппировка всех этих документов должна быть произведена таким способом, чтобы в вагонный лист были вложены все накладные и дорожные ведомости, относящиеся к грузам, записанным в данный вагонный лист. Все приложения к накладной (сертификаты, удостоверения и пр.) должны быть прикреплены настолько прочно и надежно, чтобы они не могли потеряться в пути. Документы на сборные вагоны должны быть сшиты ниткой по верхнему левому углу.

Ответственной задачей товарной конторы в этой операции является тщательная проверка всех документов и своевременная передача их технической конторе, так как ошибки в подборе документов могут повлечь разъединение документов с грузом со всеми отрицательными последствиями (задержка в доставке, потеря груза и т. п.).

Для записи грузовых документов при сдаче из товарной в техническую контору установлена особая «книга сдачи документов», в которую записываются номера отправок и номера вагонов, а в конце указывается прописью общее количество отправок. Каждая передача документов по этой книге удостоверяется подписями сдающего и принимающего агентов с указанием точного времени передачи (часы и минуты), что очень важно для проверки своевременности передачи документов и готовности их к моменту отправления вагона со станции.

Для устранения задержки в отправлении загруженных вагонов по неготовности документов должны применяться наиболее рациональные методы работы в товарной конторе. Составление документов должно производиться параллельно с погрузкой, в особенности при повагонных

отправках грузов, когда вес груза не имеет существенного значения для таксировки (провозная плата исчисляется не по весу, а с вагона).

При отправлении массовых однородных грузов предприятиями некоторые графы дорожных документов (станции отправления и назначения, отправитель, род груза) могут заполняться не от руки, а наложением соответствующих штампов. Наибольший эффект в отношении сокращения времени на составление документов дает применение пишущей машинки для заполнения дорожных ведомостей.

Заслуживает внимания метод, применявшийся б. товарным кассиром станции Константиновка Голомеевым при составлении документов на вагоны, загруженные на подъездных путях. Сущность его метода заключается в том, что обработку документов он перенес из товарной конторы к пунктам погрузки и выгрузки. Находясь на ветви и имея на руках дорожные документы на поданные под выгрузку вагоны, товарный кассир регулирует подачу освобождающихся вагонов под погрузку, учитывая при этом формирование маршрутов и подборку вагонов группами по направлениям и назначению. За время погрузки он получает от отправителей накладные, таксирует их, составляет дорожные ведомости и вагонные листы. После взвешивания указывает вес груза в документах и размечает вагоны. При маршрутной погрузке составляется также и маршрутный журнал. Таким образом, к моменту выводки вагонов с подъездного пути все документы уже готовы.

В технической конторе грузовые документы должны быть немедленно разобраны по направлениям и разложены по стеллажам или полкам шкафа.

26. Передача дорожных документов главному кондуктору

Сдача поезда главному кондуктору производится по особому документу, который называется натурным листком (форма 12).

Этот документ составляется на станции формирования поезда и сопровождает поезд на всем пути до пункта назначения или расформирования поезда. В натуральный листок вписываются все вагоны (по номерам), включенные в данный поезд как на станции формирования поезда, так и на попутных станциях.

В натурном листке кроме сведений технического характера (род вагона, количество осей, тормоза) указываются станция назначения или передача вагона и общий вес груза отдельных вагонов.

Все эти сведения помещаются в натурном листке на основании данных, полученных при осмотре подготовленного поезда и списывании номеров вагонов. Так как эти сведения берутся с натуры, то документ и имеет название натурального листка.

Главный кондуктор принимает состав поезда после его осмотра и проверки наличия дорожных документов и соответствия их вагонам. Главным кондукторам запрещено принимать груженные вагоны без документов и специальный подвижной состав (цистерны и изотермические вагоны) без пересылочных ведомостей.

Исправление в вагонном листе номера вагона, а в пересылочной ведомости — номера вагона и станции назначения во всех случаях

НАТУРНЫЙ ЛИСТОК ПОЕЗДА №

..... в час. в мин.

Станция формирования		Станция назначения	
голова или хвост (ненужное зачеркнуть)			
№ по порядку	№ вагонов	Род вагонов	Количество осей
		Отметка о тормозах	Отметка об автосцепке
		Тара спец. вагонов	Вес груза в т
		Отметка о пломбах	Станция назначения или передачи
		Разметка станции- ного расформир- овщика	

И Т. Д.

Состав и вес поезда по отправлению, а также после изменения состава

Род вагонов и количество вагонов	Со станции формирования штемпель		Со станции штемпель		Со станции штемпель	
	2-осный	4-осный	2-осный	4-осный	2-осный	4-осный
Крытые						
Полувагоны						
Платформы						
Цистерны						
Изотермические						
Прочие						
Итого 2-осных единиц						
Нетто						
Брутто						

Составитель

Агент ВЧ

ДСП

Технический контрощик

Списщик

Фамилии агентов, участвовавших
в формировании поезда

запрещено. Поэтому главный кондуктор не должен принимать документы с такими дефектами и исправлениями. В приеме документов главный кондуктор расписывается на копии натурального листка, указывая, на какое количество вагонов и, отдельно, отправок приняты документы и время получения документов (часы и минуты). Нужно отметить, что иногда при приеме документов и сопоставлении их по номерам вагонов проверку производят упрощенно по трем первым или последним цифрам номера вагона. Это приводит к засылке вагонов, так как не замечается разницы в остальных цифрах. Поэтому такой способ проверки НКПС запрещен.

В случае обнаружения главным кондуктором при приеме грузовых документов несоответствия их с поставленными в поезд вагонами он должен потребовать от дежурного по станции немедленного вручения недостающих документов или отцепки от поезда бездокументных вагонов.

Главный кондуктор должен требовать замены дефектного вагонного листа, если в нем исправлена хотя бы одна цифра номера вагона. Во всех случаях расхождения номера вагона по вагонному листу с номером по трафарету на вагоне технический конторщик обязан путем личного осмотра пломб на вагоне или самого груза (если он погружен на платформе) убедиться в соответствии документов перевозимым грузам. Если при этом будет установлено, что в вагонном листе допущена ошибка, технический конторщик должен составить новый вагонный лист с отметкой «составлен взамен дефектного вагонного листа станции такой-то» и заверить эту отметку штампом и подписью дежурного по станции. Прежний вагонный лист прилагается к вновь составленному.

Точно так же главный кондуктор должен поступать с пересылочной ведомостью, в которой исправлен номер вагона или станция назначения. Такая пересылочная ведомость должна быть заменена новой. Дефектная пересылочная ведомость подклеивается к корешку вновь составленной с отметкой о причине пересоставления.

Принятые от технической конторы документы главный кондуктор должен хранить в пути следования в специальной сумке и обеспечить сохранность их, имея в виду, что он несет ответственность за сохранность грузов и грузовых документов в сопровождаемом им поезде с момента приема груженых вагонов в поезд до момента сдачи их работникам станций.

В деле борьбы с разъединением вагонов и документов и засылкой их не по назначению главные кондукторы имеют решающее значение. Поэтому заведующие кондукторскими бригадами и ревизоры (коммерческие, по розыску грузов и контроля доходов) должны путем инструктажа и личного показа добиваться, чтобы главные кондукторы хорошо знали установленный НКПС порядок приема и сдачи поездов и документов и точно его выполняли.

27. Порядок хранения перевозочных документов на станциях

Доброкачественное и аккуратное составление грузовых перевозочных документов, правильное их хранение и обеспечение тайны заключающихся в них сведений имеют решающее значение в деле борьбы

с хищением грузов и засылкой их не по назначению. Особое значение это имеет в военное время, когда враг может использовать во вред обороны страны всякую оплошность или небрежность в составлении или хранении документов.

Всякого рода исправления в документах, когда это допущено правилами, должны удостоверяться штампом и подписью работника, отвечающего за правильность этого исправления. При этом исправления должны делаться путем зачеркивания неправильных данных (так, чтобы их можно было прочесть) и вписания новых сведений; исправления путем изменения отдельных цифр или букв совершенно недопустимы, так как это не дает возможности установить, кто же именно и по какой причине внес исправления.

Хранение грузовых перевозочных документов на станциях должно быть организовано так, чтобы исключалась всякая возможность доступа к ним лиц, не имеющих прямого отношения к грузовым операциям. Наведение всякого рода справок по документам может допускаться только с разрешения соответствующего старшего работника станции, ответственного за сохранность документов (начальника станции или заведующего конторой).

Из одной конторы в другую документы должны пересылаться в закрытом виде: в запирающихся на ключ портфелях, баулах, чемоданах и т. п., ключи от которых должны храниться в соответствующих конторах у лиц, уполномоченных на сдачу и прием документов.

В товарной конторе документы и текущий запас бланков строгой отчетности должны храниться в специальных запирающихся шкафах под ответственностью заведующего товарной конторой и товарных кассиров.

На грузовом дворе накладные, вагонные листы и другие документы как на принятые к отправлению грузы, так и на прибывшие по назначению и транзитные должны храниться в специальных запирающихся шкафах, ящиках или в столах, ключи от которых должны находиться у старшего весовщика, ответственного за сохранность документов.

На сортировочной платформе для хранения документов в конторе должны быть специальные запирающиеся шкафы с гнездами (ячейками) для раскладки документов по направлениям в соответствии со схемой формирования сборных вагонов. Документы должны храниться под ответственностью заведующего сортировочной платформой или старшего весовщика-планера.

В технической конторе документы на отправляемые и транзитные груженные вагоны должны храниться в специальном запирающемся шкафу и находиться под ответственностью старшего по смене технического конторщика. Шкафы должны иметь клетки для раскладки документов по направлениям; на каждой клетке должна быть соответствующая надпись. Порядок хранения и система подборки грузовых документов в технической конторе, в особенности на участковых и узловых станциях, имеют существенное значение как мера борьбы с отправлением в поезде бездокументных вагонов. Система хранения документов должна обеспечивать быструю подборку их по составу поезда. Кроме дежурных работников технической конторы, дежурного

по станции и ревизора никого не следует допускать к просмотру документов. Все остальные лица, в том числе и железнодорожники (составители поездов, дежурные по путям и др.), могут получать справки в технической конторе по документам только с разрешения начальника станции или дежурного по станции.

Прием и передача документов главным кондукторам должны производиться через окно в перегородке, отделяющей помещение с документами, или через барьер.

ГЛАВА IV

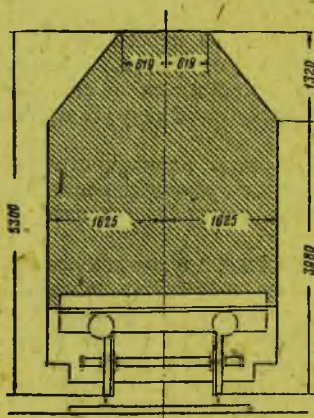
ПОГРУЗКА ГРУЗОВ НА ОТКРЫТОМ ПОДВИЖНОМ СОСТАВЕ

1. Общие условия

Основные особенности погрузки грузов на открытом подвижном составе сводятся к тому, чтобы, во-первых, общий объем погруженного на открытый подвижной состав груза не выходил из установленного на железных дорогах габарита (фиг. 86) и, во-вторых, чтобы погруженные предметы были размещены и укреплены настолько прочно и надежно, чтобы не могли сдвигаться или выпасть даже при сотрясениях и толчках.

При этом грузы, перевозимые счетом мест, должны быть погружены правильными рядами, удобными для проверки числа мест по наружному осмотру без затруднений и без перевалки груза.

Габаритом подвижного состава называется предельное очертание (по поперечному сечению), далее которого не должна выступать ни одна часть вагона или погруженного груза. Для проверки погрузки груза и установления, не выходит ли он за пределы габарита, на станциях устраиваются специальные приспособления, так называемые га-



Фиг. 86

баритные ворота, внутреннее очертание которых соответствует допускаемым пределам объема погрузки. Если пропущенный через ворота груженный подвижной состав свободно проходит, не зацепляясь за очертания ворот, то погрузка (в отношении объема по высоте и ширине) произведена правильно. На фиг. 87 показаны металлические, а на фиг. 88 — деревянные габаритные ворота.

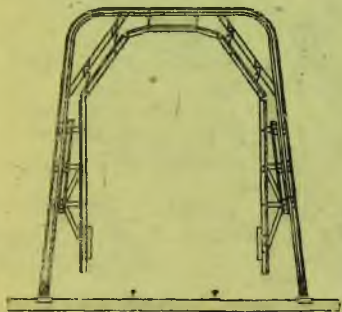
На станциях, не имеющих габаритных ворот, весовщикам выдаются габаритные мерки — шесты, на которых отмечены крайние пределы (по высоте и ширине) объема погрузки. Измерение производится по высоте от головки рельса, а по ширине — от середины платформы в обе стороны.

Груз должен быть размещен равномерно, так чтобы получилась возможно одинаковая нагрузка на все рессоры платформы.

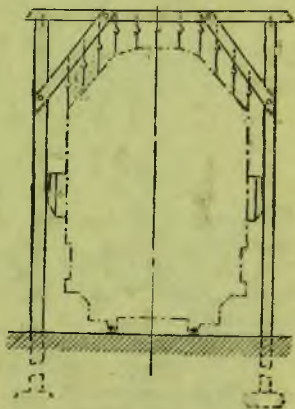
Вес груза, погруженного на одну платформу, не должен превышать ее подъемной силы.

При погрузке на сцепе двух платформ общий вес груза, если он равномерно опирается на обе платформы, не должен превышать удвоенной подъемной силы платформы, имеющей меньшую подъемную силу, а при перевозке на трех сцепленных платформах — подъемной силы турникетных платформ или подъемной силы платформы, на которую груз непосредственно опирается.

Для предохранения груза, погруженного на открытом подвижном составе, от развала, выпадения и перемещения в зависимости от рода груза на платформах ставятся стойки и груз увязывается.



Фиг. 87



Фиг. 88

Открытый подвижной состав, загруженный и увязанный с нарушением установленных правил, не может допускаться к следованию в поезде до устранения неправильностей.

Груженные платформы с перекосом груза до 75 мм, если не имеется расстройств погрузки, пропускаются в составе товарных поездов до станции назначения груза беспрепятственно.

На открытом подвижном составе допускается перевозка только таких грузов, которые поименованы в особом списке. Грузы, которые в этом списке не указаны, могут отправляться на платформах в местном сообщении с разрешения начальника дороги, а в прямом — с разрешения НКПС.

Все приспособления (стойки, подкладки, прокладки, проволока, гвозди и др.), необходимые при погрузке, должны заготавливаться предварительно, до погрузки, и устанавливаться отправителями за свой счет и своими средствами.

Все эти приспособления выдаются железной дорогой на станции назначения получателю вместе с грузом. Количество и род приспособ-

блений указываются отправителем в накладной в свободной графе «Особые заявления отправителя».

Приспособления, снятые с подвижного состава при выгрузке, должны вывозиться получателями вместе с грузом. Приспособления, не вывезенные получателем в течение пяти суток со дня прибытия груза по назначению, а также приспособления, оставшиеся от неостребованных грузов, поступают в распоряжение дороги.

Борта платформы должны быть плотно закрыты и закреплены отправителем так, чтобы во время движения платформы они не могли открываться от толчков и сотрясений в пути.

Для безопасной работы сцепщиков погрузку грузов на одиночных платформах с выходом груза за торцевые борта разрешается производить только при соблюдении следующих условий:



Фиг. 89

1) торцевые борта платформ во всех случаях должны быть подняты;

2) выход груза за торцевые борта допускается лишь на высоте свыше 1 900 мм от головки рельса, причем груз по своей длине не должен выходить за пределы буферных стаканов;

3) нижние ряды груза на высоте до 1 900 мм от головки рельса не должны превышать длины платформы (фиг. 89).

При погрузке на платформы с автосцепкой торцевые борта могут быть откинuty на кронштейны, а груз может выступать за буферный брус по всей высоте погрузки, но не должен выходить за пределы буферных стаканов.

При погрузке на платформы с тормозными площадками груз не должен выступать на эти площадки. В этих случаях со всех сторон и сверху тормозной будки должно быть оставлено свободное пространство шириной не менее 200 мм.

2. Стойки

Стойки для крепления груза на платформах должны быть сделаны из свежего, здорового дерева круглого сечения, не должны выходить за пределы габарита и должны иметь такую высоту, чтобы была возможность производить требующуюся увязку поверх груза. Стойки из ольхового, осинового и липового дерева не допускаются.

Толщина стоек рассчитывается на необходимость затесывания их концов для вставки в гнезда или скобы платформы, но не должна превышать 180 мм, причем верхний конец стойки должен быть не тоньше 65 мм.

При перевозке на платформах прессованного сена и соломы допускаются стойки, по высоте не доходящие до верхнего края сплошного ряда погрузки на одну четверть высоты тюка.

Стойка должна быть затесана по размеру гнезда и плотно всеми четырьмя сторонами прилегать к стоечному гнезду и скобе платформы. Слабина стойки допускается лишь в нижней скобе и только с одной

стороны размером не более 25 мм. Выход стойки из нижней скобы должен быть около 100 мм.

При слабине стойки от 10 до 25 мм должно быть произведено подклинивание снизу или сверху. Клин, вставленный снизу, пришивается к стойке гвоздями длиной 50 — 60 мм.

На платформах с внутренними стоечными гнездами высота боковых стоек над полом платформы должна быть не более 3 100 мм. На платформах с наружными стоечными скобами высота боковых стоек над полом платформы допускается не более 2 800 мм.

При погрузке грузов в ящиках, связках или тюках стойки, имеющие суковые ответвления в верхнем конце, но сделанные из вполне здорового, свежего дерева, могут быть допущены с толщиной не менее 45 мм в верхнем отрубе и при длине тонкого места не более 350 мм, причем по таким стойкам требуется увязка, планочное же крепление не допускается.

После выгрузки груза получатель обязан сдать железной дороге открытый подвижной состав с полным освобождением гнезд и скоб от стоек и их частей и с закрытыми бортами.

3. Крепление стоек

Каждая пара противоположных боковых стоек должна иметь верхнее поперечное крепление, а при погрузке круглого и полукруглого леса — также и среднее поперечное крепление.

Для крепления могут применяться по желанию отправителя проволока, веревка, цепи, жерди, планки, а также стандартные стяжки. Применять веревку для крепления лесоматериалов не допускается.

Проволока, предназначенная для крепления, должна быть мягкой, хорошо отоженной, без надрывов и перекручин, толщиной от 3,5 до 6 мм. Допускается применение проволоки некруглой формы толщиной 3 — 4 мм и шириной от 7 до 11 мм.

При применении проволоки круглого сечения тоньше 3,5 мм она должна быть скручена фабричным способом. При диаметре проволоки 1 мм должно быть скручено не менее восьми нитей проволоки, при диаметре 2 мм — не менее трех нитей и при диаметре 3 мм — не менее двух нитей.

Проволоку тоньше 1 мм, а для грузов, следующих в международном сообщении, тоньше 2,5 мм применять запрещается. Запрещено также применять для крепления колючую проволоку.

Верхнее крепление каждой пары стоек производится в два оборота, т. е. из четырех нитей проволоки (фиг. 91). Закрутка (колышек) должна находиться посередине между стойками. Концы проволоки должны быть туго скручены с внутренней стороны стоек.

Среднее крепление каждой пары стоек делается в один оборот, т. е. из двух нитей проволоки одним из следующих способов:

- 1) с закруткой у наружной стороны стойки, причем колышек для закрутки прикрепляется проволокой или гвоздями к стойке (фиг. 90-А);
- 2) с закруткой посередине между стойками (фиг. 90-Б).

В е р е в к и, когда они допускаются для крепления, должны быть прочными, пеньковыми, не тоньше 19 мм и иметь не менее трех скру-

ченных прядей. Способ крепления веревкой такой же, как и проволокой.

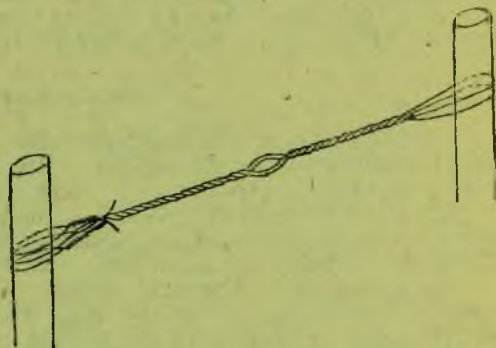
При перевозке прессованных грузов: сена, соломы, пеньки, льна, хлопка, следующих в кипах или тюках, допускается применение веревки меньших размеров, но не тоньше 13 мм.

Погрузка производится в следующем порядке:

- 1) в начале погрузки стойки устанавливаются с одной стороны платформы;
- 2) нагрузив платформу до середины высоты погрузки, ставят среднюю увязку, когда она требуется;
- 3) окончив погрузку, ставят стойки с другого бока платформы в свои гнезда, пропустив стойки сквозь петлю увязки;
- 4) затем вставляют кол в петлю средней увязки и скручивают проволоку;
- 5) производят верхнюю увязку (фиг. 91);



Фиг. 90



Фиг. 91

6) в промежуток между проволоками вставляют кол и туго закручивают им проволоки.

Планочное крепление стоек допускается только при перевозке лесоматериалов прямоугольного сечения (досок, брусьев, шпал и тому подобных грузов, имеющих две параллельные плоскости).

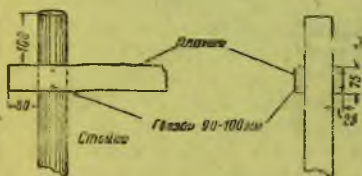
При этом каждая пара стоек скрепляется двумя поперечными планками шириной 75 мм и толщиной 25 мм. Каждая планка прибивается к стойке двумя гвоздями длиной 90 — 100 мм. Концы планок должны выходить за стойки на 80 мм (фиг. 92).

Жердевое поперечное крепление применяется при погрузке лесоматериалов круглого сечения и полукруглых пластин. Запрещается употреблять жердевое крепление при перевозках на экспорт и при погрузке на сцены (на две и более сцепленные платформы), за исключением случаев, когда на двух сцепленных платформах произведена погрузка в три штабеля. В последнем случае два крайних штабеля могут быть увязаны жердевым креп-

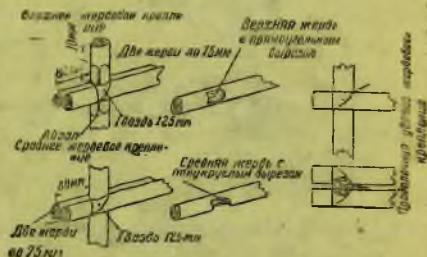
лением, а средний штабель, опирающийся на обе платформы, должен быть увязан проволокой.

Жерди (тонкий подтоварник), предназначенные для крепления по стойкам, должны быть из свежего здорового леса толщиной не менее 75 мм в тонком конце. Применение жердей из осинового, ольхового и липового дерева запрещается. Жердевое крепление должно производиться с обеих сторон каждой пары стоек.

Каждая жердь в местах соединения «в лапу» со стойкой должна иметь выемку. Жерди, предназначенные для средней увязки, должны иметь выемку полукруглой (овальной) формы, а для верхнего крепления — прямоугольной формы. Таким образом, когда жерди каждой пары будут соединены вместе и обращены друг к другу затесанными



Фиг. 92



Фиг. 93

сторонами, из полукруглых выемок образуются два гнезда круглой формы, а из выемок прямоугольной формы — два гнезда прямоугольной формы.

Выемка в жердях должна быть сделана так, чтобы стойка своими сторонами прилегала вплотную к сторонам жердей. Выемка для образования гнезда делается не больше чем на половину толщины жерди.

Для полного прилегания к жердям верхнего крепления стойки слегка обтесываются с трех сторон и должны иметь гладкую прямоугольную поверхность. Внутренняя, т. е. четвертая сторона стойки, которая обращена к погрузке, может быть не затесана. Концы жердей выпускаются с наружной стороны стойки на 80 мм.

Жерди пришиваются к стойкам как с одной, так и с другой стороны гвоздями длиной не менее 115 мм, которые должны быть вбиты в стойку вплотную, доотказа.

Для устранения соскальзывания жердей со стоек места их соединения перевязываются мягкой, хорошо отожженной проволокой, без надрывов и перекручин, толщиной от 3,5 до 6 мм. Проволока должна быть прочно стянута и закручена с оставлением свободных концов длиной до 200 мм (фиг. 93).

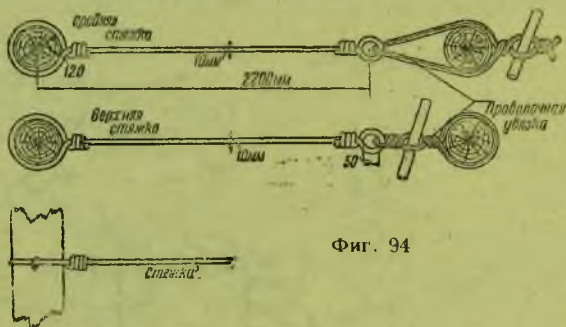
Перед производством верхнего крепления все стойки должны быть посажены, а противоположные стойки при жердевом и планочном креплении туго стянуты специальным рычагом или веревкой путем

скручивания ее при помощи кола. После крепления стоек рычаг или веревка снимаются.

Между верхним креплением и поверхностью груза при всех способах крепления должен оставаться зазор около 50 мм. Расстояние между верхним жердевым креплением и вершиной стойки должно быть не менее 100 мм.

Крепление стандартными стяжками допускается в качестве верхнего и среднего крепления лесоматериалов.

Стяжка может состоять из нескольких звеньев, прочно скрученных или сваренных. Большое ушко стяжки надевается на стойку, а меньшее служит для соединения стяжки с противоположной стойкой путем проволоочной увязки способом, предусмотренным для про-



волочного крепления. Во избежание соскальзывания большого ушка стандартной стяжки по стойке ушко должно быть укреплено на стойке гвоздем длиной 70 — 80 мм (фиг. 94).

С разрешения НКПС допускается применение стяжек и других типов.

Грузополучатели лесных материалов согласно распоряжению СНК СССР обязаны возвращать грузоотправителям 85% увязочной проволоки и 90% стяжек в десятидневный срок с момента прибытия платформы с лесом. За задержку возврата этих увязочных материалов сверх установленного срока установлен штраф с получателей в пользу отправителя в размере 10 руб. с вагона за каждый день просрочки, причем уплата штрафа не освобождает получателей от возврата проволоки и стяжек. Железные дороги обязаны в суточный срок принимать к отправке возвращаемые получателями увязочные средства (проволоку и стяжки).

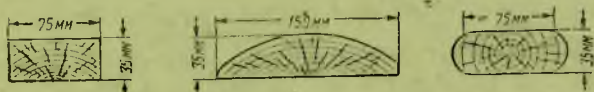
4. Прокладки и подкладки

При перевозке некоторых грузов является необходимым применение деревянных прокладок, поперечных и продольных подкладок и клиньев, а также укрепление груза при помощи деревянных планок и дощатого обрешечивания.

Прокладки (фиг. 95) ставятся цельные (несоставные) из досок или другого лесного здорового материала, но не круглого сече-

ния, толщиной в тонком конце не менее 35 мм при ширине не менее 75 мм. Допускаются прокладки и из горбылей толщиной в тонком конце не менее 35 мм при ширине 150 мм. Прокладки по своей длине не должны выходить за пределы груза и должны быть не короче расстояния между стойками по ширине платформы.

При отсутствии материала некруглого сечения прокладки могут быть изготовлены из круглых материалов диаметром не менее 75 мм (фиг. 96) путем вытесывания или распиливания надвое, с тем чтобы толщина прокладки была не менее 35 мм.

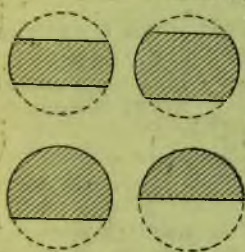


Фиг. 95

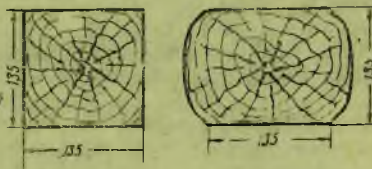
При среднем жердевом креплении прокладки, уложенные в середине, где проходит крепление, должны иметь толщину не менее 105 мм.

Прокладки должны укладываться одна над другой по возможности равномерно по длине груза, но не касаться стоек во избежание поломки их; прокладки помещаются, как правило, с внутренней стороны стоек на расстоянии не ближе 200 мм от них.

Подкладки бывают поперечные и продольные. Поперечные укладываются непосредственно под грузом и называются опорными.



Фиг. 96



Фиг. 97

Продольные подкладки укладываются по длине платформы с целью равномерного распределения давления груза на пол платформы. Эти подкладки носят название л е ж н е й. Они устраиваются, например, при погрузке рельсов на сцепе платформ без шпренгелей, а также при погрузке всяких грузов с сосредоточенным весом, т. е. когда тяжело-весный груз опирается всей своей тяжестью на небольшую площадь; при отсутствии лежней такой груз может вызвать прогиб платформы посередине.

Продольные и поперечные подкладки соответствующей длины делаются из бревен, шпал или брусков поперечным сечением не менее 135 × 135 мм (фиг. 97). По длине поперечные подкладки должны быть равны ширине платформы.

При пакетной погрузке на платформы пиломатериалов и круглого леса допускается установка подкладок толщиной 75 — 90 мм, шириной 135 мм.

Подкладки из бревен должны удерживаться клиньями или брусками, прикрепленными гвоздями. Клинья или бруски должны быть не тоньше 50 мм, а гвозди — не короче 100 мм.

5. Укрытие груза брезентами

Некоторые грузы при перевозке их на открытом подвижном составе необходимо укрывать брезентами; такие грузы отмечены в списке грузов, допускаемых к перевозке на платформах.

При погрузке груза с укрытием брезентом стойки должны иметь закругленные концы сверху и быть такой высоты, чтобы при покрытии груза брезентом не было прогиба, допускающего скопление воды.

Для предотвращения скопления дождевой воды на брезентах груз следует укладывать по продольной оси вагона возможно выше, а по продольным бортам возможно ниже.

Брезенты запрещается прикреплять проволокой или гвоздями; они должны прочно увязываться веревками толщиной не менее 10 мм, натянутыми настолько туго, чтобы края брезентов нигде не могли быть подняты ветром. Для этого веревки должны быть пропущены через все имеющиеся у брезентов кольца.

6. Погрузка круглых лесных материалов

Лесные материалы отправитель обязан на складах подсортировать по длине и толщине. Отклонения от стандарта при сортировке допускаются по толщине на 4 см и по длине на 0,5 м. Погрузка лесоматериалов со всех складов лесотранспортеров в несортированном по длине и толщине виде запрещается.

Погрузка должна быть произведена настолько устойчиво и плотно, чтобы во время движения поезда и при толчках отдельные предметы не могли сдвигаться.

Круглый лес и полукруглые пластины должны грузиться только вдоль платформы. Комли и вершины соседних бревен в каждом ряду должны чередоваться.

Каждый штабель лесоматериала укрепляется:

1) при длине леса от 2,7 до 5 м включительно — не менее чем двумя парами стоек;

2) при длине леса от 5 до 8 м включительно — не менее чем тремя парами стоек;

3) при длине леса более 8 м — не менее чем четырьмя парами стоек, за исключением погрузки круглого леса без прокладок в верхних рядах, когда требуется четыре пары стоек при длине леса 6 м и более.

При установке с каждой стороны по три стойки две из них устанавливаются по концам погрузки, а третья — в одном из средних гнезд (фиг. 98).

При перевозке круглого леса диаметром свыше 150 мм в тонком отрубе, а также всяких других предметов, имеющих круглое сечение,

независимо от их материала и длины между каждым рядом требуется помещать по две поперечные плоские прокладки.

Прокладки нижней своей стороной должны плотно опираться на бревна. Для устранения зазоров между вершинами бревен и прокладкой промежутки заполняются клиньями, размеры которых должны соответствовать ширине и высоте зазора.

Прокладки при всех условиях должны плотно опираться на крайние бревна, прилегающие к стойкам.

Если при погрузке верхнего ряда бревен остается свободный промежуток размером менее одного бревна, то этот промежуток по всей длине заполняется пластиной или горбылем соответствующей толщины.

Крайние бревна в рядах, лежащих на прокладках, должны обязательно прилегать к стойкам.

Если для полного использования подъемной силы платформы необходимо погрузить неполный верхний ряд бревен, то бревна этого



Фиг. 98

ряда укладываются посредине без прокладок и обязательно увязываются проволокой в две нити с бревнами нижележащего ряда. Такая увязка делается с обоих концов штабеля. После увязки проволока прочно закручивается для образования одного плотного пакета.

Материалы круглого сечения диаметром в тонком отрубе в 150 мм и менее могут грузиться без прокладок между каждым рядом, но с прочной дополнительной средней увязкой и прокладкой, если вся погрузка превышает 1,5 м; при погрузке высотой 1,5 м и менее средних прокладок и увязки не требуется.

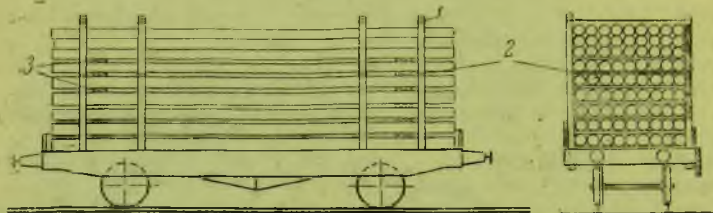
При толщине леса более 150 мм и до 250 мм три верхних ряда могут грузиться без прокладок (фиг. 99), а при толщине леса 250 мм и более без прокладок могут грузиться только два верхних ряда (фиг. 100). Такой способ укладки верхних рядов затрудняет сдвиг бревен при перевозке и толчках во время маневров.

В этих случаях при длине штабеля леса более 6 м должно быть установлено не менее четырех пар боковых стоек.

Погрузка и увязка полукруглых пластин толщиной свыше 150 мм производятся, как указано на фиг. 101, с прокладками между двумя рядами, а толщиной 150 мм — с прокладками на половине высоты погрузки, если она превышает 1,5 м.

Пластины должны укладываться плоскостями друг к другу. Верхние четыре ряда грузятся без прокладок.

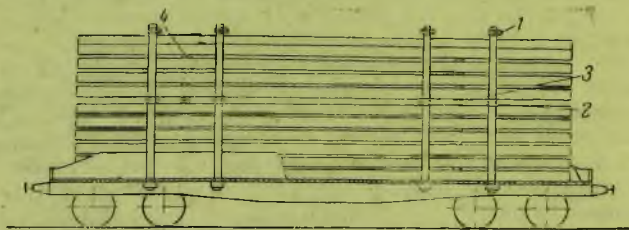
При погрузке рудничных стоек, длинномерных дров и тому подобных лесоматериалов длиной 2—2,25 м на платформах длиной 9,2 м устанавливается шесть пар стоек (фиг. 102). Между каждыми двумя парами стоек по длине плат-



Фиг. 99

1—верхнее проволочное крепление; 2—среднее проволочное крепление; 3—промежуточные поперечные прокладки толщиной не менее 35 мм

формы взамен обрешечивания выкладывается по одному ряду груза (лесоматериала, имеющего одинаковую толщину), который служит ограждением для всего остального груза, погруженного на платформу. Концы выложенных рядов (ограждений) должны выходить за каждую пару стоек не менее чем на 250 мм. Одновременно с устройством ограждения производится погрузка всего остального груза с выкладкой его четырьмя штабелями встык и с таким расчетом, чтобы эти штабеля плотно прилегали к огра-

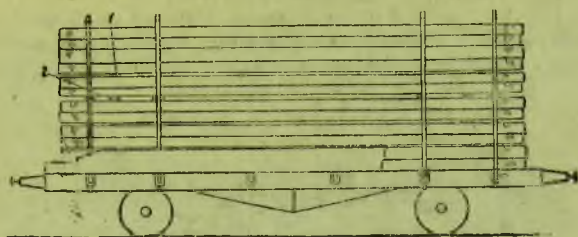


Фиг. 100

1—верхнее жердевое крепление; 2—среднее жердевое крепление; 3—средние прокладки; 4—промежуточные прокладки

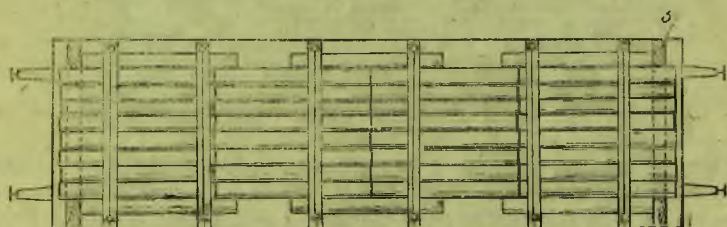
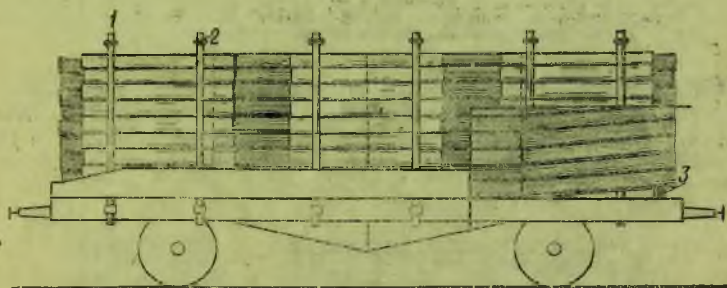
ждениям. Под оба крайних штабеля для наклона их внутрь платформы во всю ширину платформы подкладывается по одной подкладке прямоугольного сечения размером 135×135 мм. Независимо от толщины лесоматериала погрузка производится без поперечных прокладок между рядами груза. Увязка проволокой или жердями производится только по верхним концам стоек.

При погрузке указанного лесоматериала на короткие платформы (6,4 м) укладка его производится таким же способом, только



Фиг. 101

1—времяточные прокладки; 2—средняя прокладка

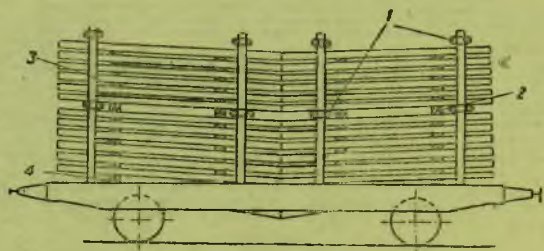


Фиг. 102

1—стойка; 2—крепление стоек; 3—опорные подкладки под концами крайних штабелей для наклона груза к середине платформы

вместо четырех штабелей укладывается встык три штабеля и вместо шести пар стоек устанавливается четыре пары.

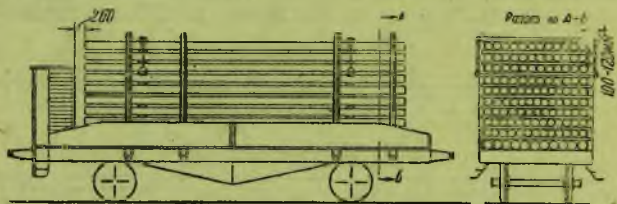
Погрузка леса длиной 4—4,5 м на платформе длиной 9,2 м производится двумя штабелями встык с применением с торцевых концов штабелей подкладок размером 135 × 135 мм (фиг. 103).



Фиг. 103

1—крепление стоек; 2—средняя прокладка; 3—промежуточные прокладки; 4—подкладки с торцевых концов штабелей толщиной и шириной 135 мм

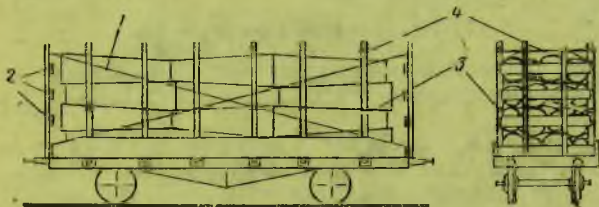
На платформах с тормозными площадками (при всех способах погрузки) для предохранения верхних рядов бревен от сползания, что опасно для сопровождающих поездных бригад, применяется обязательно дополнительное крепление (фиг. 104).



Фиг. 104

Прокладки, уложенные по середине штабеля (при толщине бревен до 150 мм включительно), или прокладки, уложенные между третьим и четвертым рядами сверху (при толщине бревен более 150 мм и до 250 мм) или между вторым и третьим рядами (при толщине бревен более 250 мм), должны быть длиннее обычных прокладок и выступать с каждой стороны штабеля на 100—120 мм от груза. По верхнему ряду бревен над прокладками укладываются такой же длины пластины или стойки толщиной не менее 80 мм в верхнем отрубе. Концы прокладок и пластин (стойки) прочно увязываются и стягиваются между собой с каждой стороны платформы отожженной проволокой толщиной 3,5—6 мм в четыре нити.

Погрузка на платформах неровных кряжей дуба, бука, граба и т. д. допускается без применения прокладок. Во избежание расстройств погрузки от бокового распора кроме верхнего крепления производится поперечная увязка проволокой через каждые два ряда кряжей по высоте. Эта промежуточная увязка делается тем же способом, как и среднее проволоочное крепление.

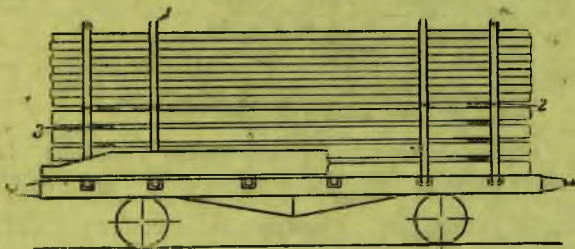


Фиг. 105

1—диагональная проволоочная увязка; 2—доски толщиной не менее 65 мм; 3—поперечная увязка стоек проволокой в две нити через каждые два ряда кряжей; 4—верхнее крепление стоек проволокой в четыре нити

Погрузка таких кряжей в два или три штабеля допускается при длине кряжей не менее 3 м, причем они должны быть уложены встык друг к другу.

Для предохранения кряжей от продольного сдвига к торцевым стойкам должны быть прибиты со стороны кряжей поперечные доски толщиной не менее 65 мм и сделана диагональная увязка (фиг. 105).



Фиг. 106

1—верхнее крепление стоек; 2—среднее крепление стоек; 3—прокладка

Класть кряжи поперек платформы запрещается.

При необходимости совместной погрузки на одну платформу круглого леса различной толщины в нижней части штабеля укладываются бревна толщиной более 150 мм с прокладками между рядами. Поверх них грузятся без прокладок бревна толщиной 150 мм и менее, причем они должны быть отделены от более толстых бревен прокладками (фиг. 106).

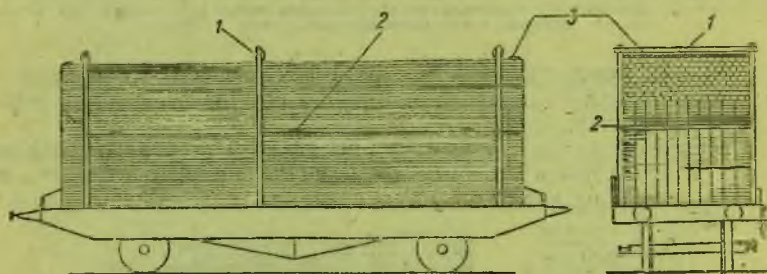
При погрузке разобранных деревянных домов, лесных материалов специального назначения и пропитанных столбов (перевозимых комплектами) разной длины и толщины лесоматериалы должны подбираться в каждом отдельном ряду одинаковыми по размерам. Длинные бревна должны лежать в нижних рядах, а более короткие — в верхних. Бревна длиной 4 — 4,5 м могут грузиться в нижних рядах встык.

7. Погрузка пиломатериалов

Погрузка пиломатериалов должна быть произведена так, чтобы отдельные единицы пиломатериалов плотно прилегали друг к другу и к стойкам.

Боковые стойки при погрузке пиломатериалов имеют только верхнее крепление планками или любым из предусмотренных способов.

Погрузка пиломатериалов толщиной свыше 25 мм производится с укладкой в середине штабеля трех прокладок толщиной не менее 35 мм. Укладка пиломатериалов в верхней части должна про-



Фиг. 107

7—планочное крепление стоек; 2—средняя прокладка [толщиной 35 мм; 3—планки укрепляющие верх погрузки пиломатериалов

изводиться с перекрытием швов («кирпичная» укладка). Такая кирпичная укладка должна занимать не менее одной трети всей погрузки (фиг. 107).

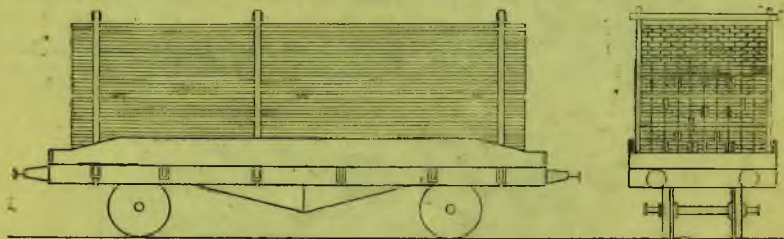
Если доски при погрузке на платформу не занимают всей полезной ширины платформы и остается промежуток менее ширины доски, то этот промежуток заполняется досками, поставленными на ребро. При таком способе достигаются плотность погрузки и полное использование подъемной силы платформы (фиг. 108).

При погрузке в один штабель пиломатериалов толщиной не более 25 мм на полу платформы укладываются две подкладки толщиной 50 мм с таким расчетом, чтобы они отстояли от крайних стоек не менее чем на 200 мм. Такие же прокладки укладываются через каждые 500 — 600 мм по высоте погрузки. Эти прокладки должны быть расположены одна над другой (фиг. 109).

При погрузке на одну платформу пиломатериалов разной длины допускается стыковая укладка штабеля с тем, чтобы стык

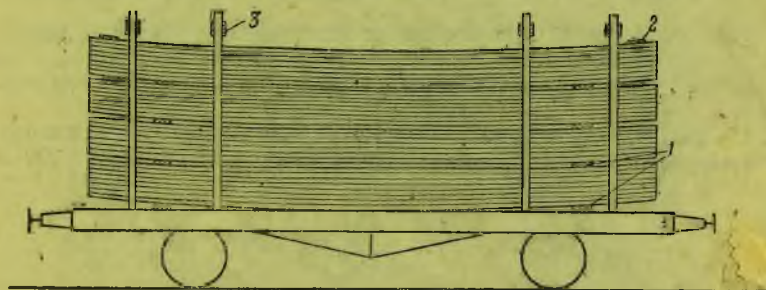
каждых двух досок был плотным, а торцы штабеля были выровнены (фиг. 110).

Доски, уложенные в одном горизонтальном ряду, своими концами у стыков не должны ложиться друг на друга.



Фиг. 108

При погрузке встык каждый штабель должен удерживаться не менее чем двумя стойками, причем концы досок должны выходить за



Фиг. 109

1—подкладка толщиной не менее 50 мм; 2—планки, укрепляющие верх погрузки; 3—крепление стоек планками



Фиг. 110

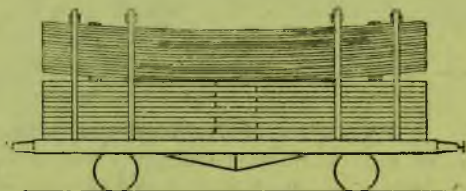
стойки не менее чем на 0,5 м. Большая часть длины досок должна находиться между ограждающими стойками.

При погрузке встык в нижней части высотой более 1 м часть штабеля, расположенная выше стыковой укладки, грузится из цельных

одномерных досок на двух прокладках толщиной 50 мм, если толщина досок не более 25 мм (фиг. 111).

В случае погрузки нижней части штабеля со стыковой укладкой высотой менее 1 м верхней части штабеля должны быть положены два ряда прокладок толщиной не менее 50 мм по две прокладки в каждом ряду. Верхняя часть штабеля разделяется прокладками по высоте на две половины.

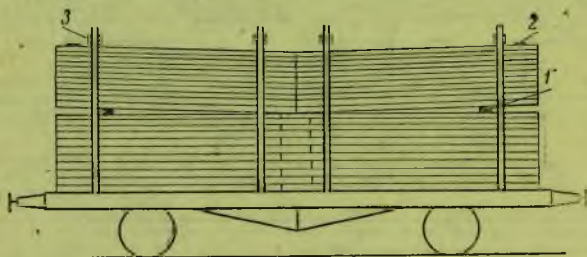
При погрузке более толстых пиломатериалов верхняя часть штабеля укладывается на три прокладки толщиной не менее 35 мм.



Фиг. 111

При отсутствии длинных досок допускается стыковая укладка досок разной длины по всей высоте штабеля; при этом укладка первых двух рядов над средними прокладками производится из длинных досок:

В верхней части пиломатериалы могут быть уложены в два штабеля. Под наружные концы обоих штабелей на расстоянии примерно 200 мм



Фиг. 112

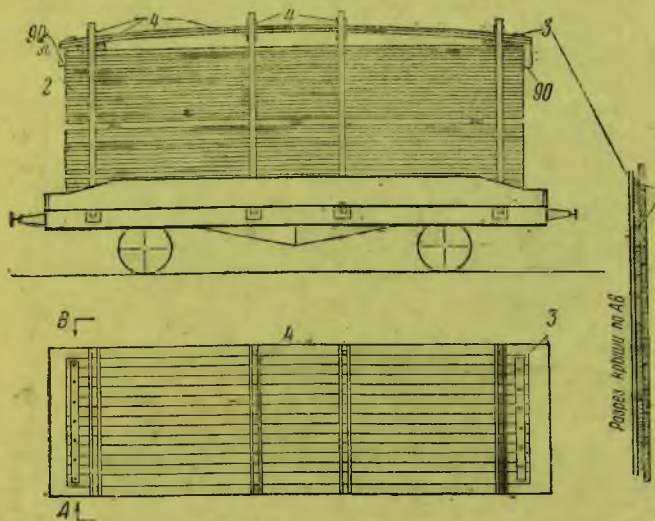
1—прокладки толщиной не менее 50 мм; 2—планки, укрепляющие верх погрузки; 3—крепление стоек

от крайних стоек кладутся прокладки толщиной не менее 50 мм. Каждый штабель ограждается не менее чем двумя парами стоек (фиг. 112).

Для предохранения пиломатериалов от атмосферных влияний отправление может своими средствами устраивать прикрытие (крышу) над грузом штабелем пиломатериалов.

Опорой крыши служат планочные крепления погрузки. Две пары средних стоек скрепляются сверху погрузки двумя планками каждая,

толщиной 25 мм и шириной от 100 до 130 мм. Планки прибиваются двумя гвоздями с каждой стороны стойки. Две пары крайних стоек связываются обычным планочным креплением. Поверх планочных креплений укладывается крыша из двух рядов теса толщиной 13 мм (с перекрытием швов). Крыша укрепляется планками, прибиваемыми гвоздями к стойкам поверх крыши. По обоим концам крыши поперек нее прибиваются гвоздями планки, причем каждая тесина крыши должна быть скреплена с одной из планок не менее чем одним гвоздем (фиг. 113).



Фиг. 113

1—доски крыши толщиной 13 мм; 2—средняя прокладка; 3—планки креплений крыши размерами не менее 25 × 75 мм; 4—крепление боковых стоек планками

Для предохранения от сдвига пиломатериалов применяются:

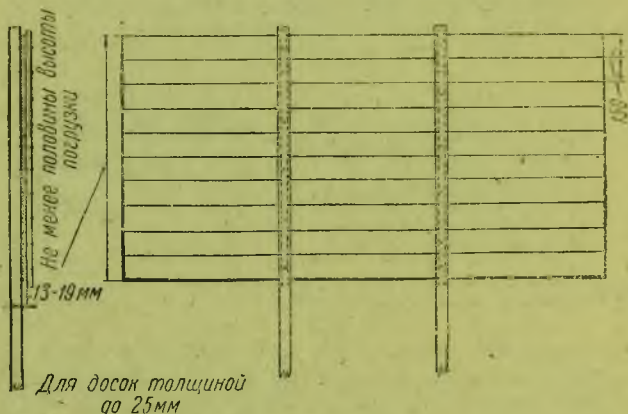
- 1) торцевые щиты;
- 2) поперечное планочное крепление по верхнему ряду и
- 3) крепление, установленное при перевозке круглого леса на платформах с тормозными площадками (фиг. 104).

Щиты должны ставиться возможно ближе к торцам погрузки. В зависимости от длины пиломатериалов стойки щитов устанавливаются в торцевые или боковые стоечные гнезда.

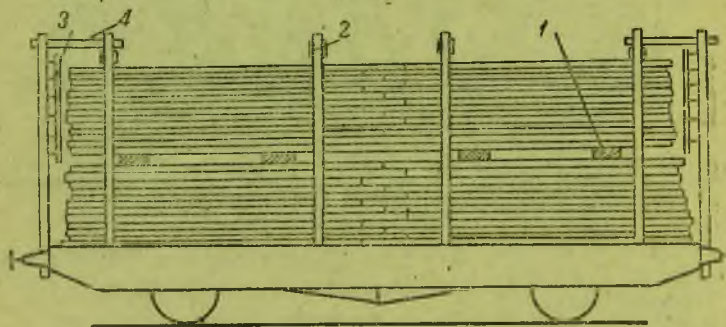
Щит ставится во всю ширину платформы. Щит должен быть в верхней части сплошным и ограждать не менее половины высоты погрузки. Каждая доска щита должна быть прибита через вертикальную рейку одной из стоек с внутренней стороны не менее чем одним гвоздем длиной 90 мм. Верхняя и нижняя доски щита должны быть прибиты через рейку гвоздями к обоим боковым стойкам (фиг. 114).

Толщина досок щита должна быть не менее трех четвертей толщины ограждаемых досок. Не допускается изготавливать щиты из теса тоньше 13 мм.

Обе стойки щита скрепляются с ближайшими боковыми стойками двумя планками или проволокой. Планки должны быть толщиной не менее 25 мм и шириной не менее 75 мм (фиг. 115).



Фиг. 114



Фиг. 115

1—средняя прокладка; 2—крепление стоек; 3—торцевой щит; 4—планки скрепляющие стойки щита с ближайшими боковыми стойками

Щиты по обеим сторонам погрузки должны быть выше груза не менее чем на 75 мм.

Щиты обязательно устанавливаются при погрузке:

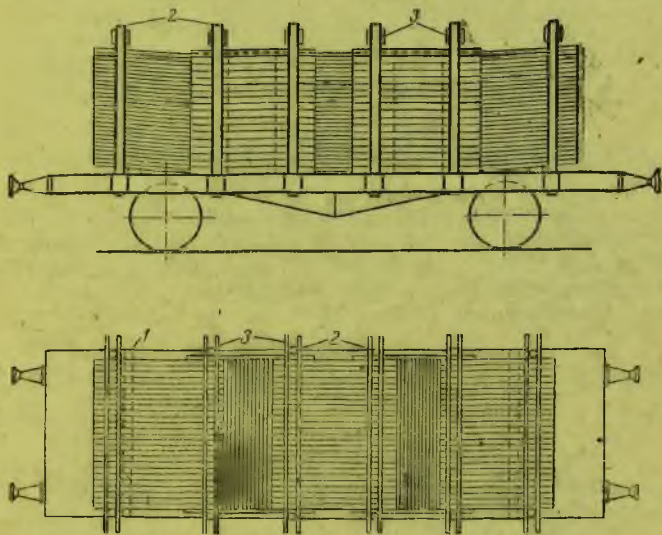
- 1) досок разной длины (одинаковой толщины) встык;
- 2) строганых досок и
- 3) тонких досок толщиной 16 мм и менее.

В прочих случаях взамен установки торцевых щитов пиломатериалы могут укрепляться поперечными планками (досками) или способом, установленным для укрепления бревен на платформах с тормозными площадками.

Планки размером 25×75 мм длиной во всю ширину штабеля прибиваются поверх уложенного штабеля по концам. Каждая доска соединяется с планками не менее чем одним гвоздем длиной 90 мм.

Способ укрепления планками не применяется при погрузке брусьев, строганных пиломатериалов и лесоматериалов специального назначения.

При погрузке планки (а б а п о л) длиной 2 м на платформах длиной 9,2 м устанавливается шесть пар стоек (фиг. 116). Погрузка



Фиг. 116

1—поперечные подкладки толщиной не менее 135 мм; 2—боковые стойки; 3—планочное крепление

планки производится в три штабеля по длине платформы, из них два штабеля по краям платформы и один посредине. Каждый штабель укрепляется двумя парами стоек. Образовавшиеся между штабелями два свободных пространства закладываются поперечными штабелями.

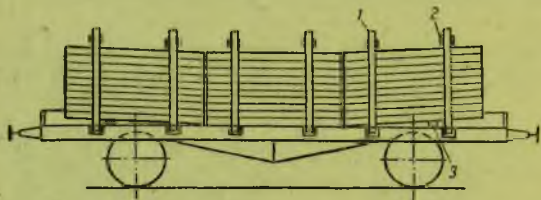
Для предотвращения случаев выпадения планок, уложенных между штабелями, эти промежутки с обеих сторон платформы загружаются (обрешечиваются) планками, уложенными на ребро между стойками.

Под крайние штабеля поперек пола платформы во всю ее ширину подкладываются с каждого торцевого конца по одной подкладке прямоугольного сечения размер 135×135 мм.

Все пять штабелей как поперечные, так и продольные должны быть одной высоты. Крепление стоек может быть планочное.

При перевозке на коротких платформах (6,4 м) погрузка планки производится таким же способом. Количество установленных стоек — четыре пары, число штабелей — три (два вдоль платформы и один поперечный).

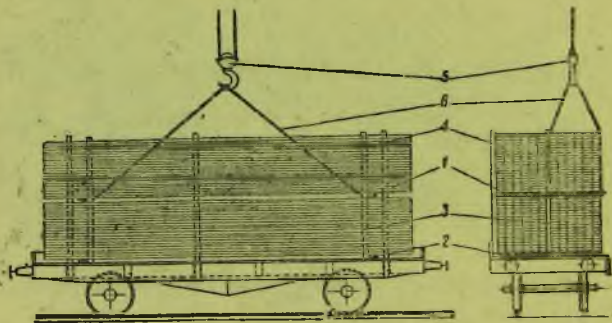
Погрузка шпал и шпальной вырезки длиной 2,75 м на платформах длиной 9,2 м производится правильными рядами в три



Фиг. 117

1—стойка; 2—планочное крепление стоек; 3—опорные подкладки для наклона груза к середине платформы

штабеля встык, причем устанавливается шесть пар стоек. Под концы крайних штабелей для наклона их внутрь платформы укладывается во всю ширину платформы по одной подкладке прямоугольного сечения размером 135 × 135 мм (фиг. 117).



Фиг. 118

1—поперечная прокладка; 2—опорная подкладка; 3—вертикальные прокладки между отдельными пакетами; 4—боковые стойки; 5—крюк подъемного крана; 6—захватный трос

Для устойчивости погрузки шпальной вырезки на середине высоты штабеля укладываются прокладки из этой же вырезки, по две прокладки в каждом штабеле. Шпалы грузятся без средних прокладок. Вместо скрепления проволокой допускается планочное крепление верхних концов стоек. Средняя увязка в обоих случаях не делается.

На четырехосные платформы шпалы и шпальная вырезка грузятся в четыре штабеля.

Совместная погрузка на одну платформу круглого леса и пиломатериалов производится следующим образом. В нижней части штабеля грузится с прокладками после каждого ряда круглый лес, если он в верхнем отрубе толще 150 мм. Поверх него на прокладках грузится пиломатериал по правилам погрузки пиломатериалов. Если круглый лес толщиной 150 мм и менее в верхнем отрубе, то укладка его производится без прокладок.

При совместной погрузке круглого леса и пиломатериалов толщиной не более 25 мм под пиломатериалы помещаются две прокладки толщиной 50 мм на расстоянии не ближе 200 мм от стоек. Пиломатериалы большей толщины грузятся на трех прокладках.

Смешанная погрузка круглого леса и пиломатериалов в зависимости от длины материалов может производиться и на сцеп.

При пакетной погрузке пиломатериалов кранами под нижние пачки на пол платформы укладываются поперечные подкладки. Кроме этого, пачки отделяются одна от другой вертикальными и горизонтальными прокладками, чтобы обеспечить возможность пропуска троса вокруг пачек для захвата их при выгрузке кранами (фиг. 118).

8. Погрузка разных грузов на платформах

Рельсы на одной платформе грузятся следующим способом.

Первый ряд укладывается на пол платформы или на подкладки так, чтобы рельсы лежали плотно один возле другого подошвами вниз, головками вверх. Второй ряд грузится так, чтобы головки рельсов этого ряда входили в промежутки между головками рельсов первого ряда; следовательно, второй ряд рельсов располагается головками вниз, подошвами вверх. Третий ряд грузится, как первый, четвертый, — как второй, и т. д.

Через каждые два ряда, т. е. между вторым и третьим, четвертым и пятым рядами и т. д., должно быть проложено на одинаковом расстоянии не менее трех прокладок из дерева толщиной не менее 10 мм при ширине не менее 150 мм.

В предупреждение сдвига рельсов в продольном направлении они должны быть увязаны проволокой из двух нитей, пропущенной через отверстия для болтов. Для этого рельсы нужно грузить так, чтобы концы их по рядам были не в одной вертикальной плоскости, а в двух параллельных, вразбежку, с выступами одного ряда от другого настолько, чтобы первые крайние отверстия для болтов были свободны для пропуска через них проволоки. Увязка каждого ряда, следовательно, должна делаться только с одного конца, и когда первый снизу ряд рельсов будет увязан проволокой, пропущенно через все рельсы с того конца, с которого отверстия не будут закрыты вторым рядом рельсов, второй ряд увязывается с противоположного конца и т. д.

Второй конец проволоки по выходе из болтового отверстия крайнего рельса перегибается через головку этого рельса, проходит поверх головки четырех рельсов и пропускается через первое отверстие пятого рельса, где проходит первый конец проволоки, затем проводится через отверстия последующих рельсов и выводится на поверхность головки, не доходя до четвертого рельса, проходит по поверхности головок

крайних рельсов и скручивается с первым концом этой же проволоки.

Таким образом, четыре крайних рельса в каждом ряду должны иметь наружную увязку проволокой (фиг. 119).

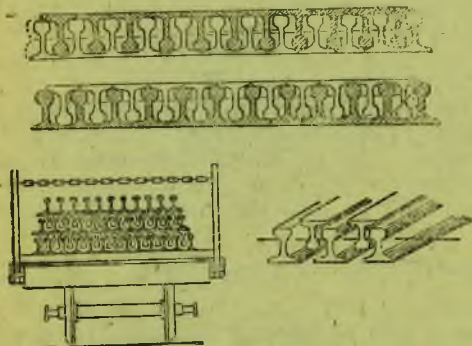
Увязка должна производиться отоженной проволокой с перегибом через головки рельсов, а не по поперечному их сечению.

Кроме увязки проволокой наружные рельсы как увязанных, так и неувязанных концов прикрепляются к поперечным подкладкам, если они требуются, двумя костылями обыкновенного путевого типа с каждой стороны подкладки.

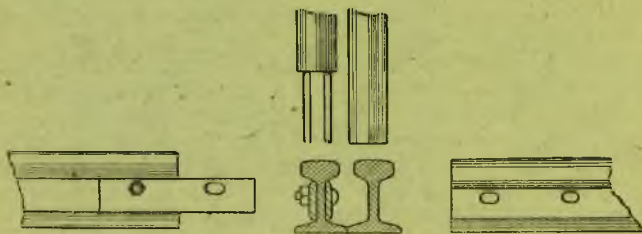
Рельсы должны нагружаться на платформы таким образом, чтобы они по возможности находились в горизонтальном положении, для чего при осевших рессорах разрешается пользоваться подкладками разной толщины.

При перевозке рельсов различной длины совместная погрузка их допускается следующим образом.

В нижнем ряду помещаются рельсы одинаковой длины, наибольшей из числа предъявляемых к совместной перевозке, во втором ряду (головками вниз) помещаются короткие рельсы вперемежку с длинными, третий ряд грузится, как первый, четвертый, — как второй, и т. д.



Фиг. 119



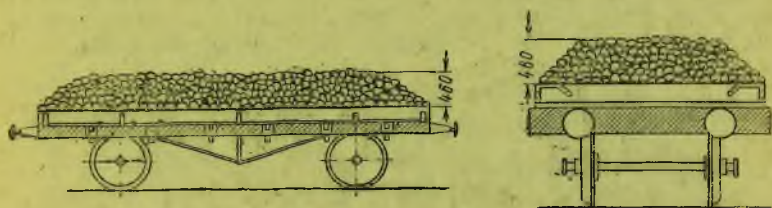
Фиг. 120

При перевозке рельсов разной длины допускается погрузка их с накладками, прикрепленными к ним болтами по концам, как указано на фиг. 120. В таком случае увязка производится через дыры накладок.

При погрузке рельсов на платформы без продольных бортов или с бортами, но на высоких подкладках, с продольных сторон платформы должны устанавливаться по 3 стойки длиной не менее 1 м.

При погрузке на платформы железа и чугуна не в деле аспида, гудрона, жерновов, тесаного камня, точил, камня крупного, кирпича, черепицы и тому подобных предметов верхняя поверхность этих материалов не должна возвышаться над верхними краями бортов платформы более чем на половину толщины отдельных кусков или штук.

При погрузке на платформы антрацита, каменного угля, кокса, асфальта, глины обыкновенной и огнеупорной, руды, шлака, тука удобри-тельного, камня мелкого, щебня, гравия, зем-ли, песка, дерна и тому подобных грузов верхняя поверх-ность их может быть и выше бортов платформы, но высота над бортами должна быть не более 460 мм при достаточной пологости боковых от-косов соответственно роду груза (фиг. 121).



Фиг. 121

Загружать такими грузами платформы без бортов не допускается.

При погрузке тяжеловесных предметов на пол платформы должны быть уложены продольные подкладки из брусьев, шпал и т. п. Эти подкладки должны быть такой длины, чтобы вес груза распределялся равномерно на продольные швеллеры или по крайней мере на два поперечных бруса.

Непосредственная укладка железа на железо не допускается; в таких случаях следует ставить прокладки из мягкого дерева.

Валы, барабаны, колесные пары, трубы и тому подобные предметы должны быть особенно тщательно погружены и предохранены от катания при помощи деревянных клиньев, приби-ваемых к полу. Каждый отдельный предмет даже на платформах с бор-тами должен быть погружен так, чтобы ни сам предмет, ни подкладки не могли сдвигаться ни в продольном, ни в поперечном направлениях.

Установка колесных пар должна производиться таким порядком, чтобы колеса одних колесных пар не ударяли о шейки и оси других и чтобы расположение груза было равномерно по платформе.

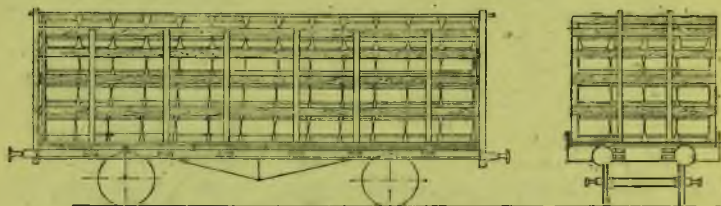
Оба колеса погруженных на платформу колесных пар подкли-ниваются деревянными клиньями, прибитыми гвоздями к полу плат-формы. Крайние колесные пары должны быть привязаны проволокой к кольцам платформы.

Запрещается грузить на платформы и укладывать после выгрузки колесные пары с установкой одной пары на другую, а также сбрас-ывать колесные пары при выгрузке.

Бочки порожние, бочарные изделия, колесные ободья, веялки, ящики порожние, ящики со стеклом, с посудой, полозья санные, сани, трубы дренажные, рельсовые скрепления в упаковке, грузы в кулях и тюках могут перевозиться на открытом подвижном составе, с тем чтобы укладка мест не затрудняла проверки числа их по наружному осмотру, причем должны быть установлены соответствующие высоты стойки и, кроме того, по верху груза сделана увязка поперек платформы к скобам и кронштейнам, а по длине — к кольцам по диагонали. На фиг. 122 показан способ укладки порожних бочек с обрешечиванием.

Для возможности стягивания противоположных стоек верхнее боковое продольное обрешечивание делается из двух досок, из которых одна удерживает верхний ряд бочек, а другая — ниже уложенный ряд.

Угловые доски поперечной обрешетки ставятся с внутренней стороны борта платформы и прибиваются гвоздями к продольным доскам, а поперечные доски прибиваются к этой угловой доске.



Фиг. 122

На фиг. 123 показана платформа, загруженная ящиками, скрепленными планками. Верхняя увязка противоположных стоек делается по верхнему полному ряду груза.

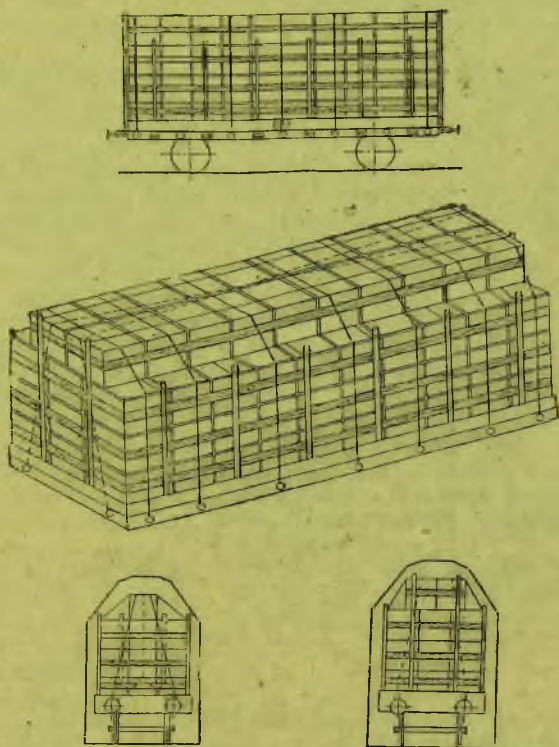
На фигуре показаны планочные скрепления — цельные во всю длину или ширину платформы, но они могут состоять и из отдельных кусков. При погрузке мелких ящиков они соединяются по длине платформы продольными планками, прибиваемыми непосредственно к ящикам так, чтобы каждое такое соединение ящиков удерживалось двумя стойками, стойкой и увязкой или двумя увязками.

При перевозке грузов в тюках (сена, соломы, корья и т. п.) они должны быть уложены так, чтобы узел обвязки приходился в горизонтальной плоскости, т. е. сверху или снизу тюка, но не сбоку, причем верхний ряд тюков должен быть уложен непременно узлом обвязки вниз.

При погрузке тюков на платформы с четырьмя парами стоек необходимо производить увязку по кольцам так, чтобы каждый тюк удерживался двумя увязками или одной стойкой и одной увязкой.

Верхняя увязка противоположных стоек должна быть сделана под верхним сплошным рядом груза (фиг. 124).

При погрузке повозок, автомобилей, локомотивов, тракторов или других снабженных колесами предметов, колеса которых по своей форме или своим давлением могут повредить пол платформы, необходимо подкладывать под них

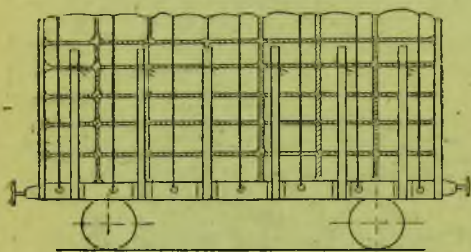


Фиг. 123

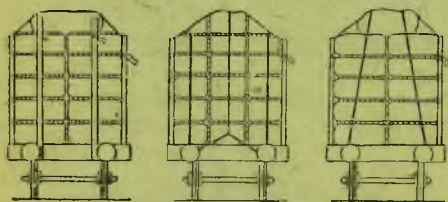
подкладки. Тормозы повозок должны быть крепко прижаты. Каждое колесо спереди и сзади должно быть подперто крепкими клиньями; вращающиеся передние оси или колеса должны быть предохранены от бокового сдвига при помощи брусков. Упорные бруски или клинья прочно прикрепляются к подкладкам или полу платформы. Кроме того, во избежание сдвига в продольном или поперечном направлении повозки увязываются достаточно прочными веревками, цепями или проволокой. Дышла или оглобли снимаются или поднимаются кверху и подвязываются, но так, чтобы не выходили за пределы габарита. Оконные рамы закрываются.

Упакованные части машин, железные и другие металлические изделия при погрузке в несколько рядов должны быть укреплены стойками и увязаны проволокой или веревками: поперек платформы — к кольцам, скобам или кронштейнам и по длине к кольцам или к кронштейнам по диагонали. При наличии скоб для стоек на буферных брусках в эти скобы устанавливаются стойки и стягиваются вдоль платформы проволокой или веревками.

Каждый ящик должен удерживаться: в нижних рядах либо двумя стойками либо стойкой и увязкой, а в верхнем ряду, если он превышает стойки, — двумя увязками. При погрузке мелких ящиков они соединяются планками или досками, прибиваемыми непосредственно к ящикам.



Каждое такое соединение ящиков также должно удерживаться, как сказано, двумя стойками, стойкой и увязкой или двумя увязками.



Фиг. 124

Ящики с машинами и машинными частями, мостовые фермы и другие предметы при погрузке в один ряд, если они не размещены по всей платформе вплоть до бортов, в предупреждение сдвига должны быть со всех сторон ограждены прибитыми к полу платформы брус-

ками; кроме того, отдельные ящики, фермы и т. п., если высота их превышает ширину, должны быть укреплены подпорками, прикрепленными к полу платформы и по бокам к грузу (фиг. 125).

9. Общие условия погрузки на сцепках

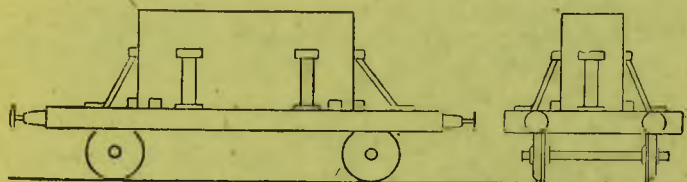
Предметы, превышающие длину платформы или ее подъемную силу, должны грузиться на две или три сцепленные между собой двухосные платформы.

При погрузке на сцепе груз не должен укладываться непосредственно на пол платформы, а должен опираться только на две поперечные подкладки с тем, чтобы весь груз находился навесу, не касаясь пола платформы; это необходимо для того, чтобы при прохождении сцепы по кривым средняя часть груза могла иметь свободное движение над полом платформы.

Погрузка предметов, длина которых более расстояния между се-

рединами двух сцепленных платформ, производится на две сцепленные платформы способами, указанными на фиг. 126; при этом размер свесов концов груза через подкладку должен быть не менее 600 мм с каждой стороны.

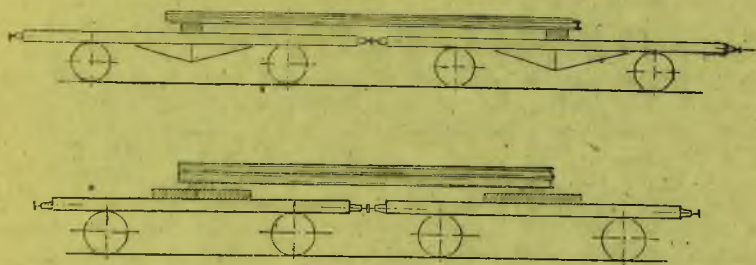
Предметы, длина которых превышает длину двух соединенных платформ, погружаются на три сцепленные платформы, из которых две должны быть турникетные, а третья — обыкновенная, на которую



Фиг. 125

груз не должен опираться. Последняя в зависимости от длины погруженного предмета может быть поставлена посредине между турникетными платформами или с того конца, где наружный предмет выступает за буфера турникетной платформы.

Платформы, на которые груз опирается непосредственно, называются несущими, а платформы, входящие в состав сцепа, но не занятые перевозимым длинномерным грузом, называются прикрытием. Эти платформы могут быть использованы под погрузку другого груза, следующего по одному назначению с длинномерным предметом. Плат-



Фиг. 126

формы, служащие для прикрытия, во всех случаях должны быть загружены, так как иначе такой сцеп при наличии в нем порожней платформы вызовет затруднения при постановке в поезд.

Запрещается погрузка на сцеп из одной четырехосной и одной двухосной платформы, если груз опирается на обе платформы.

Общий вес груза на сцепе, если груз опирается на обе платформы, не должен превышать удвоенной подъемной силы платформы, имеющей меньшую подъемную силу, а нагрузка на ось не должна превышать половины подъемной силы этой платформы.

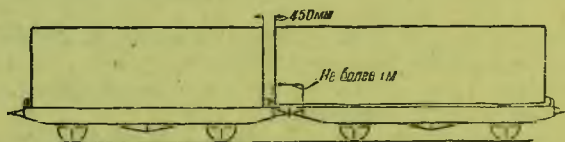
Для погрузки на сцеп следует подбирать платформы с одинаковой высотой пола от головки рельса. В случае разной высоты пола платформ погрузка должна выравниваться при помощи опорных поперечных подкладок на полу платформ. Опорные поперечные подкладки, на которые укладывается груз, должны быть в этом случае разной толщины, с тем чтобы груз находился в горизонтальном положении.

Загрузка сцеп с разницей высот центров соприкасающихся буферов свыше 100 мм запрещается.

Рабочая стяжка сцепленных платформ должна быть свинчена так, чтобы буферные тарелки были прижаты друг к другу. Запрещается загрузка сцеп платформ, между которыми буферные тарелки не прижаты плотно друг к другу.

Запрещается ставить под сцеп платформы, из которых одна с автоцепкой, а другая с винтовой стяжкой.

Погрузка на сцеп лесоматериалов со свесом в сторону соседней платформы без опоры на нее свисающего груза производится в тех



Фиг. 127

случаях, когда длина лесоматериалов превышает длину одной платформы не более чем на 1 м.

Грузы, выступающие по своей длине за буферные стаканы на одной из платформ сцеп с со стороны сцепления, укладываются на поперечные подкладки толщиной и шириной 135 мм, располагаемые над осями платформы. Промежуток между концами штабеля, выступающего за буферные стаканы, и штабеля, погруженного на другой платформе сцеп, должен быть не менее 450 мм (фиг. 127).

При такой погрузке следует оставлять зазор не менее 100 мм между полом платформы и нижней поверхностью груза, лежащего над сцеплением. Торцевые борта со стороны сцеп на обеих платформах откидываются на кронштейны. Для предупреждения разъединения сцеп на бортах платформ с обеих сторон делается надпись «Сцеп — не разъединять».

Таким же порядком можно грузить на сцеп из трех платформ, причем свесы могут быть на среднюю или крайние платформы.

Отправители при погрузке грузов на сцепы платформ с автоцепкой должны прочно прикреплять рукоятки расцепных рычагов к кронштейнам путем закрутки их мягкой, хорошо отоженной проволокой. Поездные вагонные мастера и главные кондукторы обязаны проверять при приеме поездов надежность такого закрепления расцепных рычагов автоцепки.

Правильность подготовки сцеп в техническом отношении должна каждый раз перед погрузкой проверяться осмотрщиком вагонов,

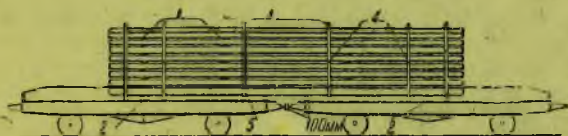
а там, где его нет, поездным вагонным мастером; эти агенты несут ответственность за техническое состояние сцепа.

При выгрузке груза получатель обязан снять проволочную увязку с рукоятки расцепных рычагов.

10. Лесные материалы на сцепах

Лесной материал, не помещающийся по длине своей на одной платформе, грузится на две обыкновенные нетурникетные платформы, а при необходимости — и на три платформы, из которых две должны быть турникетные или специально приспособленные.

При погрузке лесных материалов на две обыкновенные сцепленные платформы должны устанавливаться по две стойки с каждой стороны (ближайшие к опорным подкладкам); при погрузке же на платформы, имеющие поворотные брусья со стойками (турникетные), дополнительные стойки не требуются.



Фиг. 128

1—прокладки; 2—опорные подкладки; 3—верхнее крепление; 4—среднее крепление; 5—нижнее крепление стоек хомутов; 6—стойки хомутов

При погрузке лесоматериалов на сцепах для создания плотности штабеля кроме стоек применяются хомуты. Хомут устраивается из двух стоек, связанных снизу и сверху проволокой в четыре нити, а в середине — в две нити. Стойки хомутов не должны вставляться в гнезда и не должны стоять на полу платформы.

Погрузка на сцеп из двух платформ длинномерных лесоматериалов, длина которых более расстояния между серединами платформ, должна производиться на две поперечные подкладки шириной и толщиной не менее 135 мм, размещаемые по середине платформ. Свес лесоматериала через подкладки должен быть не менее 600 мм с каждой стороны.

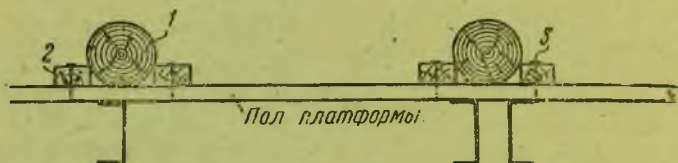
На каждой платформе устанавливаются две пары стоек у концов штабеля и, кроме того, два хомута из стоек и креплений (по одному на платформу) с таким расчетом, чтобы расстояние между внутренними стойками было разделено хомутами на три равные части (фиг. 128).

Верхний ряд грузится без прокладок.

Платформы сцепа должны иметь шпренгели. Платформы без шпренгелей допускаются в исключительных случаях с укладкой на полу платформ продольных подкладок (лежней) под поперечные подкладки. Длина лежней должна быть не менее расстояния между осями платформы, а толщина и ширина — не менее 135 мм.

Две продольные подкладки укладываются вдоль бортов платформы над швеллерными брусьями, а две другие продольные подкладки — над хребтовыми балками платформы. Лежни из бревен должны укрепляться на полу платформы клиньями (фиг. 129).

Вместо продольных подкладок (лежней) допускается укладывать на пол каждой платформы сплошной ряд бревен.

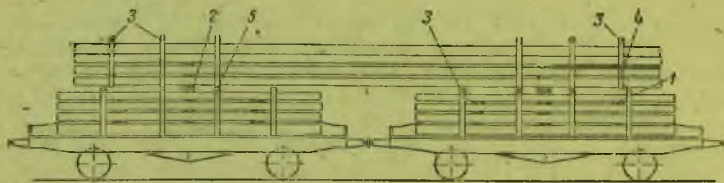


Фиг. 129

1—продольный лежень из бревна; 2—подкладка (клин); 3—гвозди для укрепления клиньев

При погрузке на сцеп лесоматериалов разной длины более короткие материалы (не более длины платформы, но не короче половины ее длины) должны быть уложены на каждую платформу сцепа одинаковыми по высоте штабелями, а сверху на них на опорных подкладках толщиной и шириной не менее 135 мм, размещенных над серединами платформ, укладываются более длинные материалы (фиг. 130).

Два нижних штабеля укрепляются стойками, количество которых определяется в зависимости от длины бревен. При длине бревен верх-



Фиг. 130

1—прокладки; 2—опорная подкладка толщиной и шириной 135 мм; 3—верхнее крепление; 4—нижнее крепление стоек хомутов; 5—среднее крепление стоек

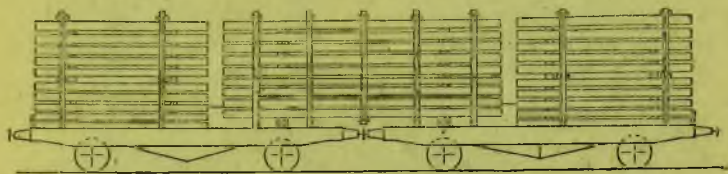
него штабеля 15 м и более внешние концы штабеля скрепляются хомутами. Верхний ряд длинных бревен грузится без прокладок.

Погрузка бревен и полукруглых пластин может производиться на сцеп из двух платформ в три штабеля. Крайние штабеля укладываются по концам платформ непосредственно на пол. Под средний штабель, бревна которого должны быть не короче 7 м, укладываются над осями сцепленных платформ подкладки некруглого сечения толщиной и шириной не менее 135 мм и длиной во всю ширину платформ.

Промежутки между концами штабелей на сцепе должны быть не менее 450 мм. Средний штабель укрепляется четырьмя парами стоек

(из которых две пары на одной платформе и две пары на другой), а также хомутом.

Крепление стоек среднего штабеля производится проволокой или стандартными приспособлениями. Крепление стоек крайних штабелей может производиться проволокой, жердями или стандартными приспособлениями (фиг. 131).



Фиг. 131

Такая погрузка может производиться также на сцепках из двух четырехосных платформ; при этом высота стоек и хомутов уменьшается на 100 мм против нормальной их высоты.

11. Разные грузы на сцепках

Рельсы, не помещающиеся по своей длине на одной платформе, должны грузиться на две сцепленные платформы.

При погрузке рельсов на сцепе платформ необходимо дополнительное укрепление рельсов костылями и отоженной проволокой в две

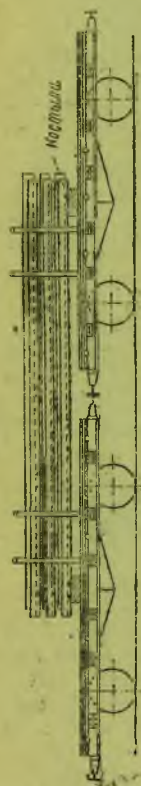


Фиг. 132

нити, пропущенной через дыры крайних рельсов; другим концом проволока схватывается за скобы или кольца продольного края платформы. Пропущенная таким образом проволока образует четыре нити, которые между собой должны быть слегка скручены. Проволока должна иметь наклонное направление от конца рельсов к середине их. У сцепа платформ таких укреплений должно быть четыре — по одному в каждом углу рельсового штабеля (фиг. 132).

При погрузке рельсов на платформы без продольных бортов или с бортами, но на высоких подкладках, с продольных сторон каждой платформы должны устанавливаться по две стойки длиной не менее 1 м в скобы, по возможности находящиеся непосредственно по обе стороны опорных подкладок каждой из сцепленных платформ, или в две ближайшие к подкладкам скобы (фиг. 133).

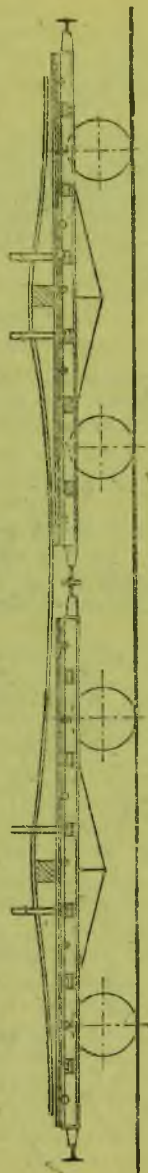
Установка стоек на платформах с продольными бортами при погрузке рельсов не обязательна, если верхний ряд рельсов не выступает выше бортов.



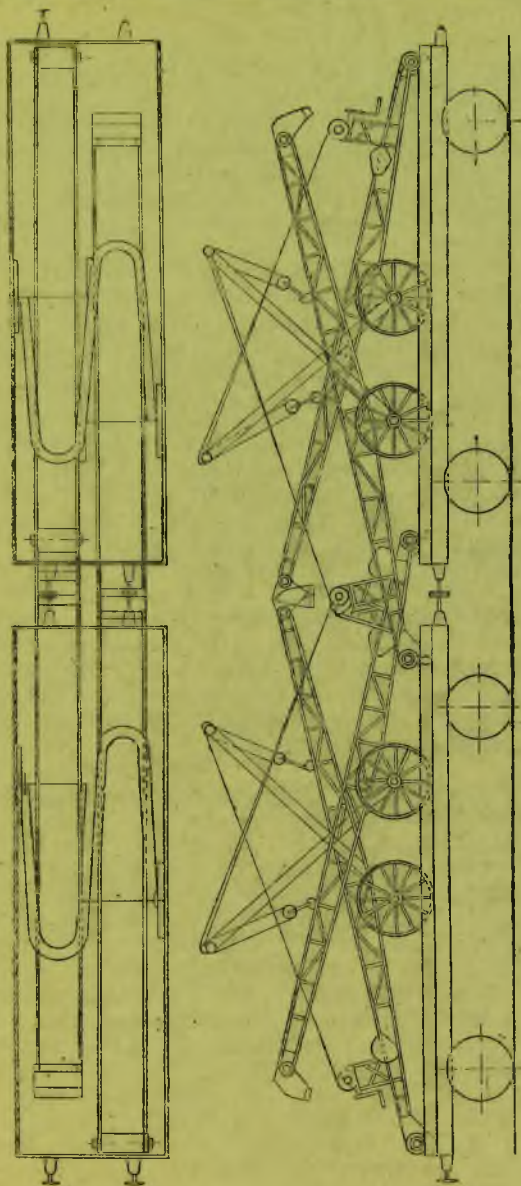
Фиг. 133



Фиг. 134



Фиг. 135



Фиг. 136

По верху груза на высоте не менее 90 мм от верхнего ряда рельсов каждая пара противоположных стоек должна быть оттянута поперек платформ прочной увязкой.

Погрузка рельсов на платформы с железными швеллерами и со шпренгелями производится следующими способами:

1) при длине рельсов более расстояния между серединами платформ допускается погрузка по способу, изображенному на фиг. 126;

2) при длине рельсов менее расстояния или равной расстоянию между серединами платформ или более его лишь настолько, что необходимых свесов при погрузке, изображенной на фиг. 126, не будет, допускается загрузка до полной подъемной силы каждой платформы по способу, указанному на фиг. 134.

Ж е л е з о в длинных листах, а также полосовое и круглое железо, длина которого более расстояния между серединами двух сцепленных платформ, грузится при условии укладки по середине платформ поперечных подкладок высотой не менее 220 мм и во всяком случае такой высоты, чтобы груз, прогибаясь в середине или свисая по концам, в самой низкой своей точке отстоял от пола платформы не менее чем на 25 мм (фиг. 135). При погрузке на платформы без шпренгелей кроме поперечных подкладок должны быть уложены также и продольные подкладки (лежни).

Во избежание излишней высоты подкладок, а также бокового сдвига железо должно быть стянуто поперечными проволочными хомутами, расположенными друг от друга на расстоянии не более 2 м.

На каждой платформе вблизи поперечных подкладок должны быть установлены короткие стойки, связанные поверх груза проволокой.

Погрузка четырех транспортеров на двух платформах производится без снятия колес. Одна пара устанавливается сбрасывающими коробками навстречу друг другу, а другая пара — в противоположном направлении, причем транспортеры второй пары загрузочными воронками лежат на соседней платформе. Борты платформы закрываются и закрепляются (фиг. 136).

12. Установка и крепление автомобилей и тракторов на платформах

Автомобили типов ГАЗ-АА и М-1, а также тракторы Харьковского и Сталинградского заводов грузятся по два на двухосную платформу (кроме коротких длиной 6,4 м), а тракторы Челябинского тракторного завода — по одному на платформу. Другие типы автомобилей, которые по своим размерам не устанавливаются по два на одну платформу, грузятся по три автомобиля на сцеп двух платформ.

При отправлении автомобилей типа ГАЗ-АА назначением на одну станцию в количестве пяти и более автомобилей разрешается, по желанию отправителя, погрузка пяти автомобилей на сцеп из двух платформ длиной по 9,2 м.

Укрепление каждого автомобиля и трактора на платформах производится четырьмя проволочными растяжками (по две спереди и сзади). Растяжки должны быть направлены навстречу друг другу или в противоположные стороны. Растяжки натягиваются путем скручивания нитей проволоки ломиком или кольшком.

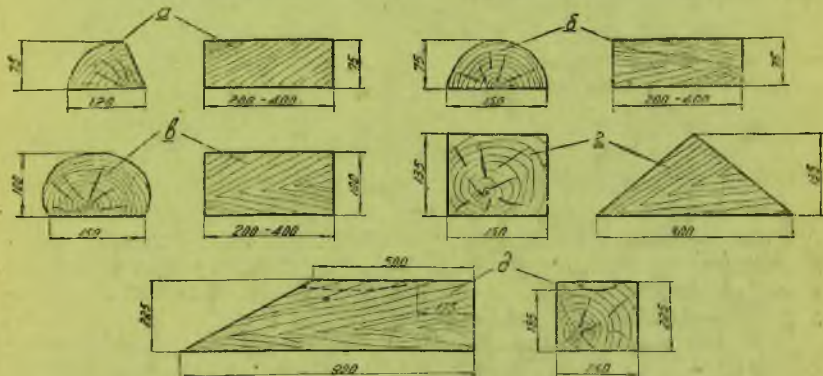
Проволока должна быть толщиной от 3,5 до 6 мм, мягкая, хорошо отожженная, без надрывов и перекручин.

Деревянные клинья, применяемые для укрепления, должны быть установленных размеров и форм (фиг. 137).

Длина поперечных клиньев для передних колес автомобилей должна быть не менее 200 мм, а для задних колес и гусениц тракторов — не менее 400 мм.

Клинья, подбиваемые с наружных сторон колес и гусениц, должны иметь высоту от 75 до 100 мм для автомобилей марок М-1, ЗИС-101, ГАЗ-АА и шасси и от 100 до 135 мм для всех других автомобилей и тракторов Харьковского, Сталинградского и Челябинского заводов.

Клинья должны плотно прилегать к покрышкам колес или к гу-



Фиг. 137

сеницам и прибиваться к полу платформы не менее чем двумя гвоздями длиной 125 — 150 мм так, чтобы конец гвоздя прошел насквозь через половую доску платформы.

Установленные на платформах машины должны быть отправителем заторможены ручным тормозом со включением первой скорости передачи.

Ящики с инструментом устанавливаются под передней частью автомобиля или трактора и прибиваются к полу платформы гвоздями длиной 75 — 100 мм.

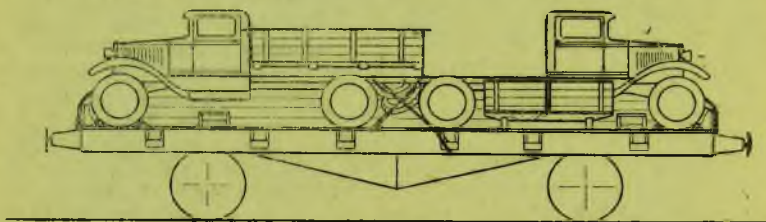
Для погрузки автомобилей и тракторов на платформах установлены особые нормы, обязательные для отправителей. При отправлении автомобилей и тракторов с пунктов производства за недогруз до установленных норм взыскивается штраф по 50 руб. с вагона.

Погрузка на одиночных платформах. Два автомобиля типа ГАЗ-АА устанавливаются и укрепляются на нетормозной платформе длиной 9,2 м способом, показанным на фиг. 138.

Каждый автомобиль укрепляется четырьмя проволоочными растяжками. Каждая растяжка устраивается в четыре нити. Передние растяжки одним концом захватываются за рессоры, задние одним концом за раму автомобиля, а другим — за кольца, кронштейны или

стоечные гнезда железнодорожной платформы. Передние колеса автомобиля укрепляются клиньями высотой 75 — 100 мм с обеих сторон.

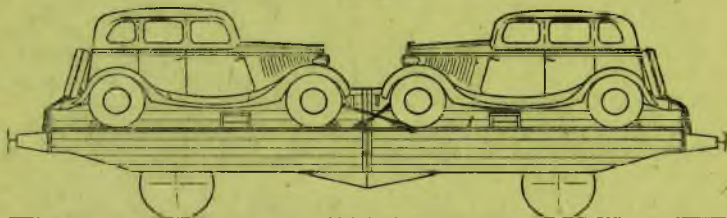
Два легковых автомобиля, два пикапа или два шасси М-1 на нетормозной платформе длиной 9,2 м располагаются радиаторами навстречу друг другу с зазором между передними буферами автомобилей не менее чем на 100 мм (фиг. 139). Колеса автомобилей укрепляются с наружных сторон клиньями высотой не менее 100 мм. Каждый



Фиг. 138

автомобиль прочно укрепляется четырьмя проволоочными растяжками (по четыре нити в каждой). Спереди автомобилей растяжки укрепляются за рессоры, а сзади — за конец рессоры у ее ушка. Другой конец растяжки укрепляется за кольца или стоечные гнезда железнодорожной платформы.

Установка двух тракторов Харьковского и Сталинградского заводов на тормозные и нетормозные платформы длиной 9,2 м произ-



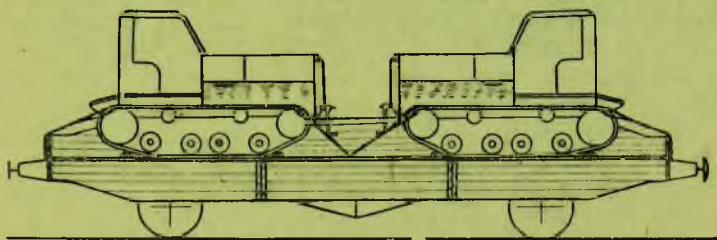
Фиг. 139

водится способом, показанным на фиг. 140. Тракторы располагаются радиаторами навстречу друг другу или радиаторами к кабине трактора. Расстояние между тракторами должно быть не менее 450 мм. Под гусеницы тракторов с обеих сторон подбиваются клинья высотой не менее 100 мм. Каждый трактор укрепляется четырьмя проволоочными растяжками (по четыре нити в каждой растяжке). Проволока укрепляется одним концом за гусеничные ленты, а другим — за кольца, кронштейны или стоечные гнезда платформы.

Один автомобиль или трактор укрепляется на платформе клиньями, подбиваемыми с наружной стороны колес или гусениц, и четырьмя

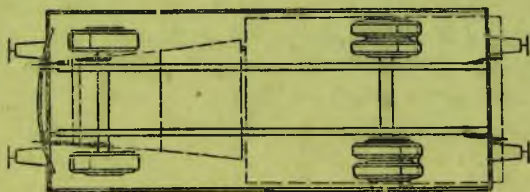
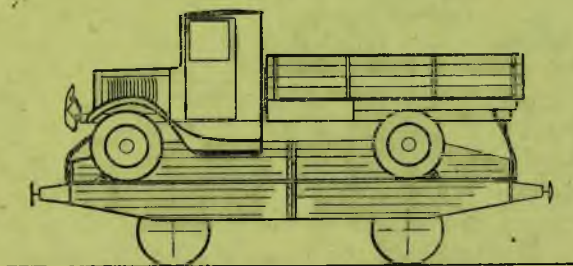
проволочными растяжками, состоящими из четырех нитей каждая (фиг. 141).

Один автобус типа ГАЗ или ЗИС-8 укрепляется клиньями, под биваемыми с наружных и внутренних сторон колес, и четырьмя про-



Фиг. 140

волочными растяжками (по четыре нити в каждой). Растяжки спереди автобуса укрепляются за рессоры, а сзади у автобуса ГАЗ— за обод колеса, а у ЗИС-8 — за крючья под полом автобуса. Другим концом



Фиг. 141

растяжки захватываются за кольца, кронштейны или стоечные гнезда платформы (фиг. 142).

Троллейбус укрепляется клиньями высотой 135 мм с обеих сторон каждого колеса и четырьмя проволочными растяжками, состоящими

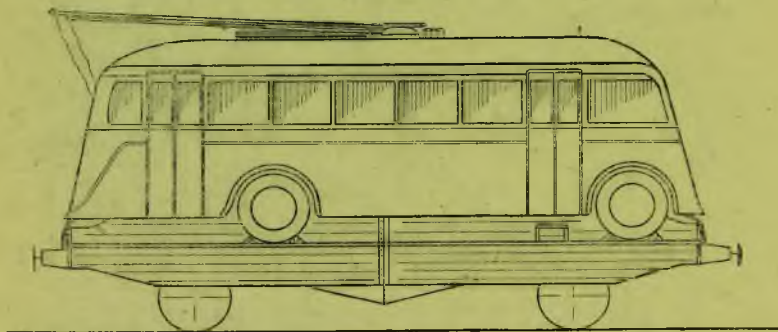
из шести нитей каждая. Растяжки одним концом захватываются за крючья, помещенные в карманах кузова троллейбуса, а другим концом — за кольца, кронштейны или стоечные гнезда платформы (фиг. 143).

Погрузка на сцепе из двухосных платформ. Три грузовых автомобиля грузятся на сцеп из двух двухосных плат-



Фиг. 142

форм способом, показанным на фиг. 144. Расстояние между автомобилями должно быть не менее 450 мм, а между тормозной будкой платформы и автомобилем — не менее 100 мм. Крайние автомобили

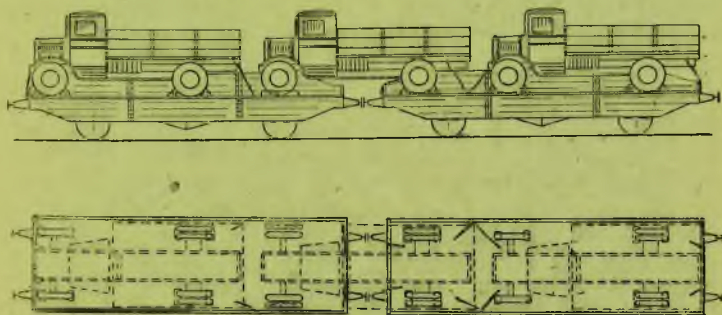


Фиг. 143

укрепляются клиньями и проволочными растяжками, как и на одиночных платформах. Средний автомобиль укрепляется только с задней стороны к одной платформе, на которой он находится, четырьмя проволочными растяжками (по четыре нити в каждой). Со стороны торцевого борта платформы две растяжки захватываются за рессоры,

а две — за раму автомобиля; другими концами растяжки захватываются за кольца, кронштейны или стоечные гнезда платформы. При комбинированной погрузке трех автомобилей (грузовых и легковых) на сцеп из двух платформ грузовой автомобиль во всех случаях устанавливается в середине — над сцеплением платформ (фиг. 145).

Пять автомобилей типа ГАЗ-АА устанавливаются на сцеп из двух платформ длиной 9,2 м, из которых одна тормозная, способом, по-



Фиг. 144

казанным на фиг. 146. Под задние колеса всех автомобилей с обеих сторон подбиваются клинья не менее 100 мм. Каждый автомобиль с задней стороны прочно укрепляется четырьмя проволоочными растяжками. Для предупреждения бокового смещения автомобилей к полу их платформ с наружных сторон передних колес автомобилей на расстоянии 25 мм от них прибиваются направляющие бруски или клинья размером не менее $75 \times 75 \times 400$ мм.

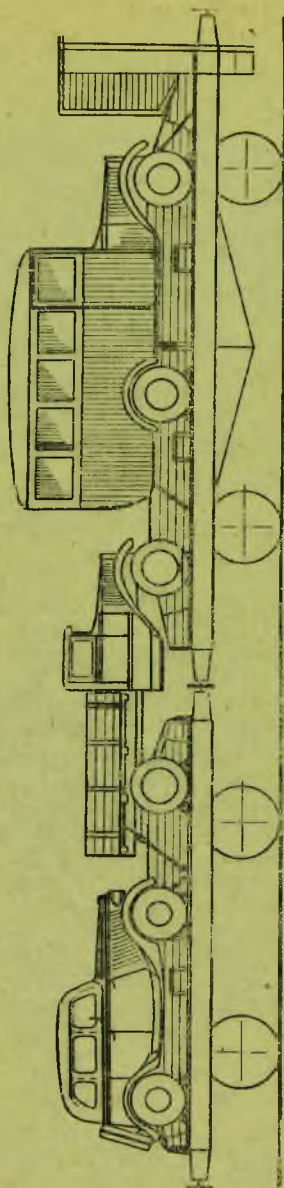
Пять автомобилей типа ГАЗ-АА могут быть установлены также и на сцеп из двух нетормозных платформ.

Установка и крепление других типов автомобилей и тракторов производится по одному из описанных выше способов.

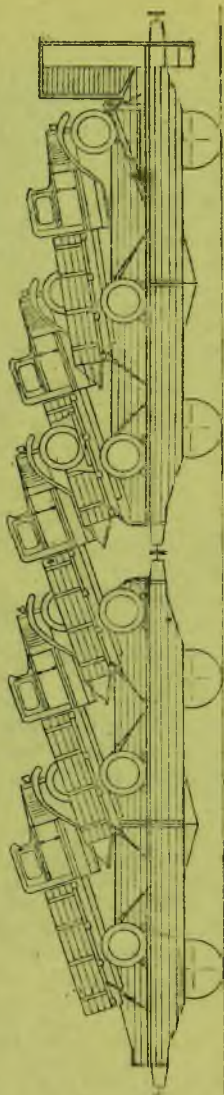
При всех способах установки автомобилей и тракторов на платформах не допускается крепление двух автомобилей или тракторов одной растяжкой с разветвлением по сторонам, а также не допускается установка автомобилей с соприкосновением колес к торцевым бортам платформ.

13. Негабаритные грузы

Общие положения. Грузы, которые при погрузке их на нормальную четырехосную платформу (длиной 13 м), стоящую на прямом горизонтальном пути, выходят по своим размерам за пределы очертания габарита подвижного состава 1-В хотя бы одной своей точкой, называются негабаритными.



Фиг. 145



Фиг. 146

Грузы, которые при стоянке платформы на прямом пути вписываются в очертания габарита 1-В, но при прохождении по кривым вследствие длины самого груза или длины подвижного состава выходят за пределы габарита, также относятся к негабаритным.

Виды негабаритности. В зависимости от того, выходит ли груз за пределы габарита 1-В с одной стороны от оси пути или с двух, негабаритность называется *односторонней* или *двусторонней*.

В зависимости от формы груза, его размеров и расположения на подвижном составе различают негабаритность:

а) *боковую*, когда груз выходит за габарит 1-В на высоте от 1200 до 3980 мм, считая от головки рельса,

б) *верхнюю* на высоте от 3980 до 5300 мм,

в) *нижнюю* при всяком отступлении от габарита 1-В на высоте до 1200 мм от головки рельса (фиг. 146а).

Степени негабаритности. В зависимости от размеров выхода груза за пределы габарита 1-В установлено четыре степени негабаритности: нулевая, 1-я, 2-я и 3-я.

Наибольшие размеры негабаритности каждой степени приводятся в табл. 6, а размеры негабаритности 3-й степени на фиг. 146б.

Таблица 6

Допускаемая наибольшая ширина негабаритности по горизонтали на разной высоте от головки рельса

Степень негабаритности	Род негабаритности	Наибольшая ширина негабаритности от оси пути в мм	На высоте от головки рельса в мм
Нулевая	Боковая	1 707	1 200 — 3 980
	»	1 636	3 980
	Верхняя	1 636	3 980
1-я	»	700	5 300
	Боковая	1 750	1 200 — 3 820
	»	1 636	3 980
	Верхняя	1 636	3 980
2-я	»	700	5 300
	Боковая	1 800	1 200 — 3 900
	»	1 747	3 980
	Верхняя	1 747	3 980
3-я	Боковая	880	5 300
		2 225	1 200 — 2 560
		2 160	3 000
		2 040	3 500
		1 863	3 980
	Верхняя	1 863	3 980
		1 800	4 150
		1 625	4 500
		1 000	5 300

Между очертаниями габарита подвижного состава 1-В и габарита приближения строений 1-С имеется пространство, в пределах которого

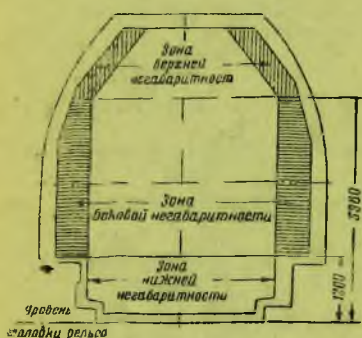
и допускается выступление груза или отдельных его частей. Однако это пространство не может быть использовано для груза полностью до очертания габарита I-С, и между предельными очертаниями наибольшей негабаритности и габаритом I-С еще остается некоторое пространство; оно предназначено для статических и динамических перемещений и колебаний подвижного состава и груза во время движения при нормированных допусках и износах подвижного состава.

Контуры поперечных сечений негабаритности разных степеней являются предельными очертаниями, в которых должен помещаться груз при условии, что:

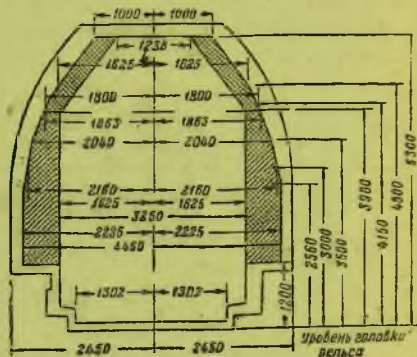
а) груз погружен на подвижной состав, стоящий на прямом горизонтальном пути,

б) ось платформы совпадает с осью пути,

в) длина груза или платформы не превышает длины нормальной четырехосной платформы (13 000 мм) с расстоянием между шкворнями тележек (жесткой базой) 9 300 мм.



Фиг. 146а



Фиг. 146б

При указанных условиях обеспечивается возможность прохождения груза по прямым участкам пути и по кривым с радиусом не менее 320 м.

Если длина платформы или груза или жесткой базы больше или меньше соответственно 13 000 и 9 300 мм, то степень негабаритности устанавливается путем расчета для каждого отдельного случая, исходя из действительных размеров груза, платформы и базы.

Степень негабаритности определяется на основании расчетных размеров груза, которые слагаются:

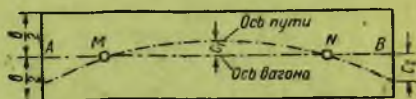
а) из действительных размеров груза с учетом упаковки и крепления и б) дополнительных размеров, которые получаются путем вычисления на прохождение подвижного состава с грузом по кривым участкам пути.

На фиг. 146б показано отклонение оси вагона от оси пути при прохождении подвижного состава по кривым: часть оси вагона, находящаяся между шкворнями тележек М и N, отклоняется внутрь кривой на величину C_1 , а другие части оси вагона, находящиеся за шкворнями

тележек, отклоняются в наружную сторону от кривой на величину C_2 . Вследствие этих отклонений оси вагона от оси пути поперечные размеры вагона как бы увеличиваются: так, по середине длины вагона расчетная полуширина его будет состоять из действительной полуширины вагона $\frac{b}{2}$ плюс дополнительное отклонение C_1 ; в концах вагона расчетная полуширина его будет состоять из действительной полуширины вагона $\frac{b}{2}$ плюс дополнительное отклонение C_2 .

Если груз, погруженный на платформу, имеет ширину, считая от оси пути, $\frac{b}{2}$, длину груза L , при жесткой базе вагона (расстоянии между шкворнями тележек) l , то для кривой радиуса R величина C_1 определяется по формуле

$$C_1 = \frac{l^2}{8R}$$



Фиг. 146в

Расчетная ширина груза от оси пути в середине между шкворнями будет равна

$$h_1 = \frac{b}{2} + C_1$$

Величина отклонения концов груза наружу кривой определяется по формуле

$$C_2 = \frac{L^2}{8R} - \frac{l}{8R}$$

при этом расчетная ширина груза в концах будет равна

$$f_2 = \frac{b}{2} + C_2$$

Расчет производится по наименьшему условному радиусу кривой в 320 м, а для упрощения подсчета величины C пользуются готовой таблицей для различных значений L (длина груза) и l (длина жесткой базы вагона).

При определении расчетных размеров груза, если отношение длины груза или вагона к базе вагона более чем 1,4 : 1, необходимо учитывать увеличение негабаритности, зависящее от разбега ходовых частей подвижного состава. Это увеличение определяется по формуле:

$$(32,5 + 25) \left(\frac{L}{C} - 1,4 \right),$$

где 32,5 — перемещения, зависящие от разбега колесных пар относительно пути, от уширения пути в кривых и допускаемого износа гребней бандажей, в мм;

25 — возможные перемещения между подшипником и шейкой оси, подшипником и буксой, а также перемещения шкворней и люлек тележек из среднего положения в *м.м.*

Величина перемещения груза или вагона, определенная по этой формуле, прибавляется к расчетной величине выхода концов груза на кривой, и только после этого устанавливается степень негабаритности.

Расчетная степень негабаритности, установленная при отправлении по наименьшему радиусу в 320 м, корректируется на каждой дороге по пути следования груза в зависимости от наименьшего радиуса кривой.

Условия приема к перевозке. Перевозка грузов с негабаритностью нулевой степени, если погрузка их на открытом подвижном составе предусмотрена действующими правилами, допускается без особых разрешений; перевозка прочих грузов с негабаритностью нулевой степени разрешается начальником службы движения дороги отправления, при этом об отправлении такого груза извещаются начальники движения дорог следования.

Перевозка негабаритных грузов 1-й, 2-й и 3-й степеней разрешается в пределах одной дороги начальником дороги, а по двум и более дорогам — Центральным управлением движения НКПС.

Отправитель, предъявляющий к перевозке негабаритный груз, обязан подать начальнику движения или начальнику станции заявление и представить масштабный чертеж груза с изображением способа погрузки и крепления на подвижном составе, а также технические расчеты прочности предполагаемого способа крепления.

Запроектированный отправителем способ погрузки проверяется начальником службы движения совместно с начальниками служб вагонной, грузовой и пути. При этом должны быть приняты меры к изысканию возможности снижения негабаритности и обеспечения безопасности при перевозке груза, а именно:

а) рассмотреть совместно с отправителем возможность частичной разборки груза, снятия частей, выступающих за очертания габарита, изменения упаковки груза;

б) найти способ наиболее целесообразного крепления и расположения груза на платформе или транспортере, т. е. положить ли груз боком, плашмя, ребром, стоя или путем поднятия одной стороны груза на подкладки;

в) подобрать такой тип подвижного состава, который даст наибольшее уменьшение негабаритности, т. е. с пониженным полом, с меньшей базой, платформу или транспортер;

г) в исключительных случаях можно допускать за счет отправителя частичную или полную разборку пола платформы для снижения высоты груза или углубления отдельных выступающих частей его с расчетом, чтобы такой способ погрузки был безопасен для движения;

д) при невозможности уменьшения негабаритности или равномерного распределения груза на подвижном составе предоставить под погрузку платформу большей подъемной силы; для уравновешенности давления груза недогруженная часть платформы может быть догружена другими грузами того же назначения или специальным балластом.

Погрузка и отправление груза. Выбор подвижного состава для негабаритных грузов и наблюдение за правильностью погрузки и крепления их возложены на постоянную комиссию в составе начальника службы движения, начальника вагонного участка, начальника дистанции пути и линейного помощника начальника грузовой службы.

По окончании погрузки негабаритный груз обмеривается по высоте (от головки рельса) и ширине (от продольной оси вагона). При сложных очертаниях груза для точного определения правильности погрузки негабаритные грузы пропускаются через специальные габаритные ворота, устраиваемые за счет отправителя.

В целях облегчения наблюдения за устойчивостью погруженного негабаритного груза в пути следования, независимо от степени негабаритности, на полу платформы наносятся несмываемой краской контрольные полосы (риски) белого или красного цвета. По этим контрольным отметкам определяется в пути, имел ли груз сдвиг и в какую именно сторону.

В зависимости от формы груза по определению комиссии, наблюдающей за погрузкой, при перевозке негабаритных грузов 3-й степени устраивается контрольная рама, соответствующая поперечным размерам груза, с учетом увеличения негабаритности при прохождении груза по кривым с радиусом в 320 м. Такая рама укрепляется на первом от паровоза вагоне или платформе не ближе чем за 20 осей от негабаритного груза. За прохождением контрольной рамы наблюдает работник службы пути, назначаемый для сопровождения груза.

После погрузки, укрепления и обмера груза, независимо от степени негабаритности, начальником станции составляется акт с точным указанием основных размеров груза, рода и номера вагона, расчетной степени негабаритности, в каком месте может быть поставлен груз в составе поезда, требуется ли устройство контрольной рамы и какие по свойству груза должны быть приняты меры предосторожности при следовании с поездами. Акт подписывается начальником станции и председателем комиссии и прилагается к грузовым документам. При перевозке негабаритных грузов особого назначения акт передается главному кондуктору в запечатанном конверте.

В грузовых документах под наименованием груза делается отметка «Груз негабаритный такой-то степени».

При переходе поездов с одной дороги на другую правильность положения негабаритного груза проверяется комиссией, и о результатах осмотра отмечается в акте.

14. Тяжеловесные грузы

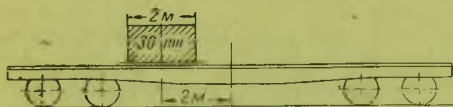
Тяжеловесные грузы разделяются на две категории:

1) тяжеловесные, вес которых распределяется равномерно по всему полу платформы, и

2) тяжеловесные сосредоточенного веса, которые опираются своей тяжестью на небольшую площадь пола платформы.

Тяжеловесные грузы сосредоточенного веса требуют при погрузке особого внимания, так как неправильная погрузка их может вызвать прогиб или излом балок и швеллерных брусьев подвижного состава.

Перевозка тяжеловесных грузов весом 20 т и более в одном месте производится на четырехосных платформах подъемной силой 50 и 60 т и на специальных платформах-транспортерах. На платформах с трафаретом «Сосредоточенный груз 30 т на расстоянии 2 м от середины» тяжеловесный предмет весом 30 т должен устанавливаться



Фиг. 147

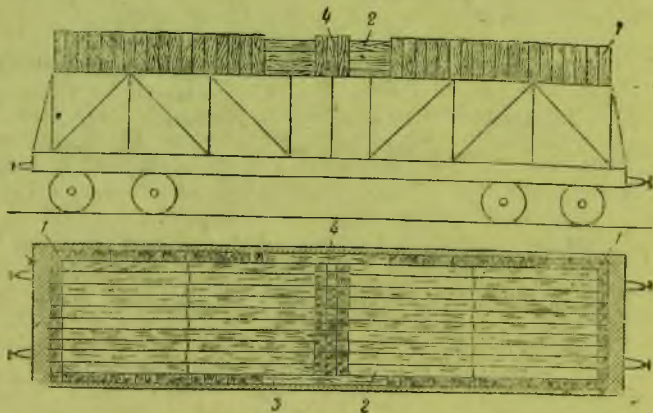
так, чтобы центр его тяжести находился на расстоянии 2 м от середины платформы (фиг. 147). При установке такого предмета на середину платформы вес его должен быть распределен на длину не менее 5 м;

для этого под грузы помещаются продольные подкладки (лежни). Тяжеловесные грузы должны размещаться так, чтобы давление на рессоры было распределено равномерно. Смещение центра тяжести в поперечном направлении допускается не более 100 мм. Отступления от равномерного распределения нагрузки могут допускаться только с разрешения начальника вагонной службы.

Платформы, загруженные тяжеловесными предметами, имеющими вес меньше подъемной силы платформы, должны догружаться другими грузами, следующими до той же станции назначения.

15. Погрузка в полувагоны

Для лучшего использования подъемной силы полувагонов (гондол) при перевозке в них лесоматериалов погрузка должна производиться



Фиг. 148

1—шпалы, поставленные вертикально и наклонно по бокам полувагона (ограждение); 2—шпалы, погруженные между ограждениями; 3—шпалы, уложенные в один ряд вдоль дверей полувагона; 4—шпалы, погруженные вертикально для полного использования полувагона

выше бортов в пределах габарита с обязательной установкой стоек. Часть груза, выступающая выше бортов, грузится и укрепляется на общем основании. Средней увязки стоек не требуется.

Погрузка шпал и длинномерных дров в полувагоны показана на фиг. 148. С обеих сторон полувагонов двери ограждаются тем же материалом. На пол полувагона шпалы (дрова) укладываются в два ряда с оставлением свободного пространства у стенок полувагонов, где они устанавливаются вертикально. Затем шпалы (дрова) укладываются горизонтально на первые два ряда, но не выше шпал (дров), поставленных у стенок.

Таким же способом грузятся в полувагоны абапол и другие грузы. Для погрузки и выгрузки тяжелых грузов, весящих до 500 кг в одном месте или штуке, грузчикам должны предоставляться простейшие механические приспособления (домкраты, лебедки, блоки и т. п.).

Загрузка полувагонов грузами весом более 500 кг в одном месте должна производиться механизированным способом (подъемными кранами, тельферами и т. п.).

ГЛАВА V

ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ МЕЛКИМИ ОТПРАВКАМИ

1. Общие положения

Мелкой отправкой считается такое количество груза, предъявленного к перевозке по одной накладной, которое не превышает по весу 3 т и по объему — одной трети вместимости двухосного вагона.

Начальник станции имеет право в отдельных случаях разрешать прием мелких отправок по весу более 3 т и по объему более одной трети вагона, но не более половины подъемной силы или вместимости двухосного вагона.

При раздроблении отправителями повагонных отправок грузов и сдаче их к перевозке под видом мелких отправок начальники станций обязаны в приеме таких грузов отказывать.

Мелкие отправки в общем грузообороте железных дорог по весу составляют незначительную величину (3 — 4% суточной погрузки), но по количеству отправок они составляют 35—40% общего количества перевозок. Принимая во внимание, что на станциях перерабатывается лишь около 30% всех грузов, а остальные грузы принимаются и выдаются на подъездных путях, нужно признать, что в работе станций мелкие отправки занимают значительное место. Более половины всех мелких отправок составляют металлы, металлоизделия, машинные и запасные части, одежда, белье, галантерея, трикотаж, текстильные, кондитерские и бакалейные товары, сельскохозяйственные продукты, табак, кожа и обувь, химикаты и прочие продукты промышленности. Книги и канцелярские принадлежности перевозятся почти исключительно мелкими отправками. Наибольший удельный вес в общем грузопотоке мелких отправок занимают металлы, металлоизделия, машинные и запасные части (более 22%).

Основная масса мелких отправок сосредоточена на небольшом количестве станций, главным образом в крупнейших узлах, распо-

ложенных в промышленных центрах. Более 20% всех мелких отправок сети грузят станции Московского, Ленинградского, Харьковского, Ростовского и Киевского узлов. Только на три крупнейшие по коммерческой работе станции: Ленинград-товарный Московской Октябрьской ж. д., Москва-товарная Ленинской ж. д. и Москва-товарная Курская дороги им. Ф. Э. Дзержинского, падает 6% общего количества мелких отправок всей сети.

Такая концентрация мелких отправок дает широкую возможность для рационализации перевозки грузов мелкими отправлениями и обеспечения скорой и сохранной доставки их.

Правильная организация перевозки грузов мелкими отправлениями дает возможность уменьшить количество занятых под перевозку их вагонов и является одним из резервов для выполнения государственного плана перевозок.

Для лучшего использования вагона по грузоподъемности, обеспечения скорейшей доставки груза и ускорения оборота вагона мелкие отправки группируются по установленной системе и загружаются в один вагон по нескольким накладным.

Вагоны, загружаемые сгруппированными мелкими отправлениями, называются **с б о р н ы м и**.

Сборные вагоны делятся на следующие категории:

1) **п р я м ы е** — загруженные мелкими отправлениями, следующими на одну станцию назначения;

2) **п е р е г р у з о ч н ы е** — загруженные мелкими отправлениями, следующими назначением на разные станции; перегрузочные вагоны направляются на соответствующую сортировочную станцию для рассортировки и дальнейшего направления груза на станции назначения;

3) **с б о р н о - р а з д а т о ч н ы е** (курсовые) — обращающиеся как в пределах одной дороги, так и по нескольким дорогам.

Из числа перегрузочных сборных вагонов наиболее выгодными являются вагоны, загруженные мелкими отправлениями, следующими назначением на станции одного сортировочного участка, т. е. на станции, лежащие между соседними грузосортировочными станциями, так как в этих случаях мелкие отправки подвергаются сортировке только один раз и затем доставляются на станцию назначения в прямых или сборно-раздаточных вагонах. Менее выгодными являются перегрузочные вагоны, загруженные мелкими отправлениями, следующими назначением на станции двух соседних сортировочных участков, так как в этих случаях часть мелких отправок может сортироваться два раза, а каждая сортировка вызывает непроизводительный простой вагонов и задержку грузов. Перегрузочные сборные вагоны, загруженные мелкими отправлениями, следующими на станции трех или более сортировочных участков, в экономическом отношении невыгодны, так как такая плохая подгруппировка мелких отправок вызывает излишнюю сортировку и задержку их по пути следования.

Основной задачей рационализации перевозок грузов мелкими отправлениями является обеспечение полной сохранности и своевременной доставки грузов по назначению, максимального использования подъемной силы вагона, формирования наибольшего количества прямых сборных вагонов (вагонов с грузом в адрес одной станции), а также форми-

рования перегрузочных вагонов из мелких отправок, следующих назначением на станции одного сортировочного участка.

Количество мелких отправок по весу, при котором разрешается отправление отдельного сборного вагона как с пункта погрузки, так и с пункта сортировки, должно составлять не менее 4,5 т на ось.

Отступление от этой нормы загрузки допускается только в следующих случаях:

1) при заполнении легковесными или громоздкими грузами всей вместимости вагона, о чем должно быть отмечено в вагонном листе;

2) при следовании сборно-раздаточных вагонов;

3) при загрузке сборных вагонов жидкими грузами или со специфическим запахом, могущими испортить другие грузы при их совместной перевозке;

4) при загрузке сборных вагонов опасными грузами, если по действующим правилам они не могут быть загружены в один вагон с другими грузами.

Использование четырехосных вагонов для перевозки мелких отправок разрешается лишь при формировании прямых сборных вагонов, т. е. при загрузке их грузами только на одну станцию назначения, и перегрузочных на один сортировочный участок.

При погрузке мелких отправок в сборные вагоны должны выполняться следующие условия:

1) грузы распределяются по их тяжести равномерно по всей площади вагона с равномерной нагрузкой на ось;

2) тяжеловесные грузы укладываются внизу, а легковесные — наверху;

3) укладка грузов производится так, чтобы железнодорожная марка была обращена в сторону входа в вагон;

4) все места одной отправки укладывают без разъединения за исключением случаев, когда необходимо размещение груза у обеих лобовых стенок для равномерности нагрузки на оси вагона;

5) для предупреждения падения и порчи груза при движении вагона в пути и во время маневров все грузы укладываются устойчиво и закрепляются;

6) при загрузке сборно-раздаточных вагонов мелкие отправки, следующие на ближайшие станции, не должны закладываться отправками, следующими на дальние станции; внутри вагона по длине и ширине оставляется свободный проход шириной около 0,5 м для скорейшего розыска грузов, подлежащих отгрузке на промежуточных станциях, а на внутренних стенках вагона рекомендуется надписывать мелом крупными буквами название станции, для которой в данном месте вагона уложен груз;

7) загрузка сборно-раздаточных вагонов производится с учетом последовательного расположения станций и того, с какой стороны вагона по ходу поезда будет производиться отгрузка грузов на станции назначения. Для этой цели весовщики-раздатчики снабжаются схемами участков с указанием станций и мест расположения платформ для выгрузки грузов.

По каждой станции отправления и сортировки грузов, где формируются сборные вагоны, должны быть выявлены потоки мелких отправок.

На основании анализа выявленных грузопотоков составляется схема (план) формирования сборных вагонов, в которой указываются:

- 1) станции назначения, на которые должны, как правило, формироваться только прямые вагоны;
- 2) сортировочные станции, под сортировку на которые формируются сборные перегрузочные вагоны, с учетом наибольшего пробега вагона без сортировки, с указанием участков, по назначению на которые могут загружаться грузы в один сборный перегрузочный вагон;
- 3) станции, между которыми курсируют сборно-раздаточные вагоны.

Схемы утверждаются начальником грузовой службы по полученным от станций материалам.

Участок, расположенный между двумя сортировочными станциями, называется сортировочным участком.

Каждой станции сортировочного участка присваивается номер сортировочной станции, обслуживающей данный участок и расположенной со стороны прибытия груза под сортировку. Этот номер представляется в Тарифном руководстве № 4 против каждой станции в отделе отправления и прибытия и в алфавитном списке станций.

Для удобства работы следует иметь на станции вспомогательную схему железных дорог с нанесением на ней только станций, работающих по приему и выдаче мелких отправок.

2. Прием мелких отправок и формирование сборных вагонов на станции отправления

Прием к перевозке грузов мелкими отправлениями производится по суточным нормам, выделяемым начальником дороги в плане грузов второй категории по каждому отделению движения. Эти нормы распределяются по станциям линейным помощником начальника грузовой службы.

Организация приема к перевозке грузов мелкими отправлениями должна обеспечивать сохранность грузов, быструю доставку их по назначению и рациональное использование подвижного состава.

Эта цель может быть достигнута при условии проведения следующих мероприятий:

- 1) специализации приема мелких отправок в узловых пунктах путем прикрепления к каждой станции определенных направлений;
- 2) введения календарного графика приема мелких отправок по направлениям;
- 3) предварительного планирования завоза мелких отправок на станцию и формирования сборных вагонов;
- 4) формирования максимального количества прямых сборных вагонов.

Прием грузов к перевозке производится на основании предварительных заявок отправителей в установленные для отдельных напра-

влений дни согласно расписанию, утвержденному начальником грузовой службы.

Прием грузов на станциях, находящихся в узлах, производится только по прикрепленному к каждой станции направлению. Список узлов и прикрепленных к ним направлений объявляется в Сборнике правил перевозок и тарифов.

Прием грузов назначением на станции, находящиеся в узлах, производится на станцию только той дороги, по которой груз входит в узел.

Мелкие отправки, прибывшие на станцию дороги, по которой груз входит в узел, выдаются получателям непосредственно на этой станции независимо от того, на какую станцию узла адресован груз по документам. Если груз адресован на другую станцию узла, то станция, выгрузившая груз, немедленно уведомляет об этом станцию назначения, указанную в накладной, и получателя груза.

Для обеспечения формирования максимального количества прямых сборных вагонов прием к перевозке грузов мелкими отправками на крупных станциях организуется следующим порядком.

На основе установленных сортировочных участков производится специализация пакгаузов путем выделения в них особого места для каждого сортировочного участка и для станций, на которые будут формироваться прямые сборные вагоны. Каждому выделенному месту склада присваивается номер прикрепленного к нему сортировочного участка. В зависимости от местных условий могут применяться переносные трафареты с нанесением на них номеров или наименований сортировочных участков.

Специализация пакгаузов утверждается линейным помощником начальника грузовой службы.

На станциях с большим отправлением грузов мелкими отправками грузоотправители, предъявляющие накладные в товарную контору для визировки, обязаны указать прописью итог количества мест и в правом верхнем углу накладной вес груза (ориентировочно).

Во избежание очереди у окна товарного кассира для постоянных грузоотправителей следует установить в товарной конторе ящики (ниши), куда они опускают заполненные накладные. Для этого необходимо хорошо проинструктировать клиентуру и, кроме того, на видном месте вывесить образец правильно и четко заполненной накладной.

Товарный кассир, проверив правильность составления накладных, проставляет в них пункты перехода с дороги на дорогу и указывает в левом верхнем углу номер сортировочного участка, номер пакгауза, дату и часы ввоза и дату погрузки.

Размеченные накладные раскладываются по клеткам шкафа в соответствии с номерами сортировочных участков.

После этого товарный кассир приступает к предварительному планированию формирования сборных вагонов.

В первую очередь подбираются накладные, на прямые вагоны, затем на один вспомогательный сортировочный участок, после этого на один основной сортировочный участок, наконец, на два смежных сортировочных участка и на остальные перегрузочные вагоны, преду-

смотренные схемой формирования сборных вагонов, с учетом свойств грузов и возможности совместной погрузки их в одном вагоне.

На основании подобранных повагонно накладных составляется в двух экземплярах план завоза мелких отправок с указанием в нем даты ввоза, номера пакгауза, станций назначения прямых вагонов, номеров сортировочных участков для перегрузочных вагонов, количества отправок, их веса и количества требующихся вагонов.

По утверждении начальником станции плана завоза накладные, включенные в план, подбираются и выдаются отправителям не позже чем накануне дня ввоза.

Начальник станции должен обеспечить контроль формирования сборных вагонов на складах отправителя по схеме, установленной для станции.

Утвержденный начальником станции план ввоза грузов и формирования сборных вагонов объявляется весовщикам, грузчикам и маркировщикам перед вступлением их на дежурство. На основании этого плана намечается порядок работы смены.

Для проверки правильности указания (разметки) в накладной номера сортировочного участка, а также правильности направления груза по специализации пакгауза у каждого весовщика должен быть алфавитный список станций, входящих в сортировочные участки, на которые весовщик производит прием груза. В этом списке указываются только те станции, которые открыты для приема и выдачи мелких отправок.

При размещении грузов в пакгаузе необходимо соблюдать следующий порядок:

- 1) мелкие отправки, сгруппированные на одну станцию назначения или на одну сортировочную станцию, как это предусмотрено в плане завоза, помещаются на одном участке отдельно на каждый сгруппированный вагон;

- 2) тяжелые и длинномерные грузы, подлежащие погрузке на пол вагона, укладываются на подкладки и в таком порядке, чтобы они первыми поступили в вагон и чтобы их не приходилось извлекать из-под других грузов;

- 3) грузовые места, относящиеся к одной накладной, укладываются вместе;

- 4) в пакгаузах и на платформах грузовые места размещаются так, чтобы марки были обращены в сторону подхода к грузу.

После окончания операции по приему груза весовщик подсчитывает количество принятых мелких отправок и вес их по каждому сортировочному участку и передает эти данные заведующему грузовым двором.

Погрузку мелких отправок весовщики производят:

- 1) при приеме грузов по книге приема — по предварительно составленным вагонным листам;

- 2) при приеме грузов по приемным запискам — по этим запискам, подобранным для погрузки по установленной схеме формирования сборных вагонов.

Производить погрузку по грузовым документам и хранить грузовые документы у весовщика запрещено во избежание утраты документов и возможных злоупотреблений и хищения грузов.

В целях устранения обезлички в ответственности за груз и для успешности работ необходимо, чтобы погрузку грузов производил тот весовщик, который принимал их от отправителей.

Для предотвращения случаев порчи, хищений и засылок грузов при формировании сборных вагонов подача вагонов под погрузку мелкими отправлениями и погрузка их должны, согласно указанию НКСП, производиться, как правило, в дневное время.

3. Организация сортировки мелких отправок

Сортировка мелких отправок производится на специально устроенных платформах. Станции, сортирующие мелкие отправки, делятся на два разряда: основные и вспомогательные.

Направление сборных вагонов под сортировку на вспомогательные сортировочные станции разрешается только при условии загрузки вагона грузами назначением на прилегающую ветку или на станции, находящиеся между этой и соседней вспомогательной или основной сортировочными станциями.

Погрузка в сборные вагоны назначением на вспомогательную сортировочную станцию грузов, следующих за пределы обслуживаемого ею участка, не допускается.

Для удобства работы по сортировке мелких отправок, быстрого нахождения груза и организованной подачи вагонов под сортировку часть столбов на сортировочной платформе нумеруют. В соответствии с потоком мелких отправок эти номера закрепляют за определенными станциями или участками назначения.

В конторе сортировочной платформы устраивается шкаф с гнездами для документов. Количество гнезд в шкафу должно соответствовать числу станций, на которые будут формироваться сборные вагоны. На каждом гнезде указываются номер и наименование сортировочной станции, станции назначения прямого вагона или участка обращения сборно-раздаточного вагона.

Для планирования и руководства сортировкой на сортировочной платформе в каждой смене назначается старший весовщик, а на станциях, сортирующих более 30 вагонов в сутки, кроме того, старший весовщик-планер.

Старший весовщик выполняет следующие обязанности:

- 1) обеспечивает правильную укладку грузов на платформе и в вагоне, целость и сохранность грузов на платформе и соответствие грузов документам;

- 2) следит за исправностью и пополнением погрузочно-разгрузочного инвентаря;

- 3) организует работу весовщиков-сортировщиков так, чтобы они занимались исключительно погрузкой и выгрузкой грузов, не отвлекаясь другими делами;

- 4) разрешает все вопросы, возникающие при сортировке, и принимает необходимые при этом меры.

Грузовые документы на сборные вагоны, подлежащие сортировке, пересылаются не позднее чем через 30 мин. после прибытия поезда из технической конторы на сортировочную платформу в запертой

сумке и сдаются старшему весовщику-планеру под расписку в книге сдачи документов с указанием времени приема и количества документов.

Проверив документы, старший весовщик-планер поручает конторщику проверить наличие документов с записью их в вагонных листах, восстановить все неясные сведения в вагонных листах и проставить номера сортировочных участков согласно схеме формирования сборных вагонов на всех дорожных ведомостях и вагонных листах против каждой отправки. После этого старший весовщик-планер приступает к планированию работ по сортировке. Он размечает вагонные листы и на основании этой разметки составляет план (форма 13).

Форма 13

ПЛАН СОРТИРОВКИ ГРУЗОВ

Станция число месяц
Старший весовщик-планер

Фамилия весовщика, формиру- ющего вагоны	Станция наз- начения формируемого вагона (по ядру)	Категория сборного вагона (прямой, перигрузочный на одни участки, сборно-разделочный)	№ вагонов	Наименование станций назначения грузов, подлежащих сортировке						Загрузка при- бывшего вагона
Остаток на платформе										

Из плана определяется «ядро», т. е. отправки, назначаемые к оставлению в данном вагоне, устанавливается назначение, которое получит вагон после сортировки, и в соответствии с этим намечается порядок подборки вагонов составителем поездов. После этого планер проходит на специализированный путь сортировочного парка, где находятся сборные вагоны, подлежащие сортировке, и производит меловую разметку для соответствующей расстановки вагонов по секциям (участкам) сортировочной платформы.

При разметке вагонных листов документы с вагонными листами не разъединяются до фактической подачи вагонов под сортировку и указания на документах номера столба платформы, у которого поставлен вагон.

Вагоны для сортировки подаются к сортировочной платформе подобранными в группы по участкам и направлениям.

Старший дежурный весовщик списывает поданные вагоны в натурную книгу, указывая время подачи, номер столба платформы,

против которого стоит вагон, род вагона и его подъемную силу, передает книгу старшему весовщику-планеру.

Старший весовщик-планер отбирает документы на поданные вагоны, проставляет на вагонном листе номер столба, против которого стоит вагон, распределяет работу между весовщиками и выдает им вагонные листы, выделяя каждому на основании плана в первую очередь вагоны, имеющие взаимно переходящие грузы из одного вагона в другой.

После распределения между весовщиками работы старший весовщик-планер приступает к подборке документов для формирования сборных вагонов.

Подобренные в гнездах документы на грузы, выгруженные на платформу, весовщик-планер присоединяет к документам ядра груза, проверяет возможность совместной перевозки грузов в одном вагоне, подсчитывает вес груза и передает эти документы конторщику для выписки вагонного листа на погрузку.

Конторщик, получив документы с вагонным листом, сначала вписывает в него отправки ядра, а потом записывает документы на грузы, подлежащие загрузке с платформы.

Первый экземпляр вагонного листа остается у конторщика вместе с вложенными в него грузовыми документами, а две копии передаются весовщику-сортировщику через старшего весовщика-дежурного по платформе. Одна из этих копий после загрузки вагона вкладывается внутрь вагона за колобашку.

При выдаче вагонного листа для сортировки и загрузке груза в вагон, в котором намечено оставить ядро груза для дальнейшего следования, весовщик-планер отбирает документы на эти грузы отдельно, вкладывает их в чистый бланк вагонного листа, проставляет на нем номер вагона, станцию назначения этого вагона и фамилию весовщика которому поручено формирование вагона, а остальные документы на выгружаемый груз раскладывает по гнездам шкафа согласно номерам сортировочных участков.

В целях лучшей организации работы наиболее целесообразно сортировку производить бригадой в составе одного весовщика и четырех грузчиков. Один из грузчиков является бригадиром.

Весовщики-сортировщики производят сортировку груза согласно разметке на вагонном листе, где указано, какие отправки оставить в вагоне в качестве ядра, какие выгрузить и куда.

Весовщик-сортировщик, разгружая вагон, немедленно развозит с помощью грузчиков выгружаемые грузы по участкам (или к вагонам, в которые они будут загружаться). Для этого старший весовщик-планер при планировании указывает на вагонном листе против каждой отправки номер участка (или вагона), куда она отвозится. Весовщик, проставляя мелом на одном из мест каждой отправки номер сортировочной станции, куда следует груз, и число мест, отвозит грузы и укладывает поотправочно против соответствующего участка (или вагона) маркой и надписью в сторону подхода к грузу.

Отправки, переходящие в другой вагон, на погрузку которого у того же весовщика имеется на руках вагонный лист, завозятся в этот вагон к основному ядру без выкладки на платформу.

Для формирования большего количества прямых вагонов на платформах, имеющих достаточную площадь, следует накапливать грузы в пределах допускаемых сроков до полного вагона (табл. 7).

Таблица 7

Расстояние в км от станции накопления до станции назначения прямого вагона или станции первой сортировки перегрузочного вагона	Максимальный срок накопления в часах
До 1 500	24
От 1 501 до 2 000	36
» 2 001 » 3 000	48
» 3 001 » 4 000	72
» 4 001 » 5 000	90
» 5 001 » 10 000	96

В этом случае грузы собираются и аккуратно складываются на специализированных участках по направлениям.

Накопление применяется для всех грузов, за исключением скоропортящихся и опасных.

Срок накопления для грузов, поступающих на сортировку, считается с момента поступления на станцию согласно

штемпелю технической конторы. На станции отправления начальник станции указывает день погрузки с учетом срока на накопление.

Груз, оставшийся не погруженным в вагон, складывается на специализированном участке в ожидании формирования сборного вагона в соответствующем направлении.

Остающийся в вагоне в качестве ядра груз перекладывается и проверяется по маркам и количеству мест.

Погрузку сборного вагона весовщик производит по новому вагонному листу отправления, полученному от весовщика-планера.

Правильность записи в вагонном листе ядра груза, оставленного в вагоне, весовщик проверяет по маркам, количеству и номерам отправок.

Загрузка вагона производится в таком порядке: весовщик с бригадой грузчиков подходит к участку, где расположены грузы, берет груз, соответствующий записи в вагонном листе отправления, производит погрузку и отмечает условным знаком против каждой отправки о загрузке в вагон.

Окончив загрузку вагона до полной вместимости, весовщик проверяет по вагонному листу, все ли запланированные отправки погружены в вагон, имеются ли условные отметки против каждой погруженной отправки. Если окажется, что часть отправок не погружена ввиду того, что они не вмещаются в вагон, то весовщик вычеркивает их из вагонного листа и заверяет это своей подписью.

Затем, весовщик подсчитывает количество погруженных в вагон отправок, проставляет итог их цифрами и прописью, подписывает вагонный лист вместе с бригадиром грузчиков и передает весовщику-планеру через старшего весовщика-дежурного по платформе.

Всю ответственность за повреждения, несоответствие груза документам и за другие дефекты в загруженном вагоне несет весовщик, загрузивший вагон.

Весовщик-планер, получив копию вагонного листа, проверяет все ли загруженные отправки имеют условную отметку о погрузке груза, отбирает документы на вычеркнутые отправки, раскладывает их в соответствующие гнезда шкафа, сверяет количество документов с итогом по вагонному листу, вычеркивает в подлинном вагонном листе отправки, не погруженные и вычеркнутые весовщиком, и передает документы вместе с вагонными листами конторщику; последний погашает вычеркнутые отправки штампом станции, проверяет еще раз количество документов и подсчитывает вес загруженных отправок, указывая его цифрами и прописью. После этого конторщик сшивает документы и пересылает их в техническую контору по книге сдачи документов.

Для того чтобы вагоны от сортировочной платформы можно было убирать частями, работу по сортировке и загрузке следует начинать со стороны вывода вагонов.

Мелкие отправки, принятые к перевозке на сортировочной станции, загружаются непосредственно из пакгаузов отправления при условии формирования прямых сборных вагонов. В остальных случаях принятые к перевозке мелкие отправки могут загружаться через сортировочную платформу, куда они должны передаваться вместе с грузовыми документами.

Порядок передачи мелких отправок грузов из пакгаузов отправления на сортировочную платформу устанавливается начальником станции.

По окончании работы смены весовщиков производится проверка остатка груза на сортировочной платформе по документам.

Для этого все документы из гнезд шкафа вынимаются, разбираются по порядку номеров участков и производится проверка наличия груза на каждом участке.

При обнаружении бездокументных мест их немедленно вывозят в отдельное помещение и принимают меры к розыску документов и выяснению принадлежности груза. При обнаружении документов без груза эти документы вынимают из гнезд шкафа, хранят в отдельном месте и производят розыск груза.

Передача грузов на платформе от одной смены другой производится в натуре по документам.

Начальник станции устанавливает порядок учета простоя вагонов под сортировкой и учет работы каждой смены весовщиков. Результаты этого учета за каждую декаду объединяются, и на основе их составляется отчет как по объему работы, так и по качеству формирования сборных вагонов.

4. Перевозка грузов в сборно-раздаточных вагонах

Доставка и соби́рание грузов мелкими отправками по промежуточным станциям в сборно-раздаточных вагонах производятся при обязательном сопровождении таких вагонов специальными весовщиками-раздатчиками.

Районы обращения сборно-раздаточных вагонов бывают различные. В большинстве случаев такие вагоны курсируют на участке ме-

жду двумя грузосортировочными станциями, и в задачу их входит доставка мелких отправок с промежуточных станций на сортировочные и обратно (участковая система). В некоторых случаях сборно-раздаточные вагоны курсируют по всей главной линии дороги, а иногда даже по двум и более дорогам (линейная система); в этом случае все мелкие отправки, корреспондирующие между станциями, лежащими по пути следования вагонов, доставляются непосредственно на станцию назначения, а отправки, следующие на боковые линии и другие дороги, передаются на сортировку.

Сборно-раздаточные вагоны следуют за замками раздатчика. Раздатчики помещаются в специально предназначенном для этого вагонетеплушке или особом отделении раздаточного вагона. Для этого на каждой дороге выделяется необходимое количество теплушек или же обору́дуются специальные сборно-раздаточные вагоны.

Станции первоначального формирования раздаточных вагонов в процессе работы грузового двора или сортировочной платформы готовят грузы, подлежащие сдаче раздатчику, по отдельным направлениям применительно к специализации вагонов, а также документам на эти грузы при сдачных списках в двух экземплярах.

Раздатчик должен заблаговременно до отправления поезда по расписанию являться на станцию и приступать к приемке груза.

Приемка производится раздатчиком с проверкой груза по натуре и документам (наличие мест и соответствие марок, исправность упаковки и т. п.). В случае сомнений раздатчика в целостности груза он имеет право требовать перевески и проверки отдельных мест и составления коммерческих актов.

После приема грузов и документов при одном экземпляре сдачного списка с распиской на нем агента станции в сдаче груза раздатчик расписывается в приеме груза и документов на копии сдачного списка.

Таким же порядком производится прием груза раздатчиками при догрузке груза в пути следования.

После приема груза раздатчик подбирает документы по станциям назначения и составляет для каждой станции отдельно сдачный список (перечень) на сдаваемые им грузы в двух экземплярах.

По прибытии на промежуточную станцию раздатчик предъявляет агенту станции, назначенному для приема груза, документы и один экземпляр перечня. Сдача груза производится натурой, причем агент станции в приеме груза расписывается в корешке перечня.

На право получения груза агент станции предъявляет раздатчику выданное начальником станции удостоверение.

5. Безотцепочная погрузка и выгрузка

Выгрузка из сборно-раздаточных вагонов и погрузка на попутных станциях должны производиться на месте остановки поезда без отцепки вагонов.

Для этого необходимо:

1) сборные поезда принимать на специально выделенные пути, приспособленные для производства выгрузки и погрузки;

2) прием к отправлению и выдачу мелких отправок грузов, где это возможно, производить не на грузовом дворе, а в пассажирском или в специальном пакгаузе на перроне станции;

3) сборные грузы, подлежащие загрузке в сборно-раздаточные вагоны, доставлять заблаговременно к месту остановки сборного поезда;

4) изыскать способы перемещения мелких отправок грузов с перрона к пакгаузу и обратно (перевозка тележками по соседним путям, тачками и т. п.).

Продолжительность выполнения операций по погрузке и выгрузке на промежуточных станциях должна нормироваться в зависимости от времени стоянки поезда.

Время нахождения вагонов на промежуточных станциях значительно сокращается при производстве погрузки и выгрузки как мелких, так и повагонных отправок без отцепки вагонов от сборного поезда.

Стахановский метод выгрузки и погрузки без отцепки вагонов от поездов открывает большие возможности для ускорения оборота вагонов и перевыполнения государственного плана погрузки.

Стахановцы-диспетчеры, дежурные по станции и весовщики, борясь за ускорение оборота вагонов, организуют работу по выгрузке и погрузке без отцепки вагонов от поездов обычно следующим порядком.

После отправления сборного поезда с участковой или сортировочной станции диспетчер отделения сообщает необходимые сведения станциям участка с указанием, когда прибудет к ним сборный поезд. Дежурные по станции, получив эту информацию, ставят в известность весовщиков и получателей и готовят рабочих из коллектива станции. При этом дежурный по станции указывает место, где должен выгружаться груз. К моменту прибытия поезда вызываются рабочие и готовятся приспособления для выгрузки (тара, брезенты, следи, топоры и т. п.) в зависимости от рода прибывающего груза. Дежурный по станции останавливает поезд с таким расчетом, чтобы вагоны, предназначенные для выгрузки, были против заранее намеченного места, где подготовлено все необходимое для работы.

Погрузка без отцепки вагонов от поезда организуется так же, как и выгрузка. Диспетчер сообщает каждой станции, сколько для нее идет порожних вагонов и каких именно, а также указывает расположение этих вагонов в поезде. Дежурный по станции определяет, в каком месте эти вагоны будут стоять на станции, и в этом месте готовятся груз и необходимые приспособления для погрузки. Поезд останавливается с таким расчетом, чтобы порожние вагоны были против намеченного места погрузки.

Организация выгрузки и погрузки вагонов без отцепки от сборного поезда требует четкости и слаженности в работе диспетчеров, дежурных по станциям, весовщиков и всего коллектива станций.

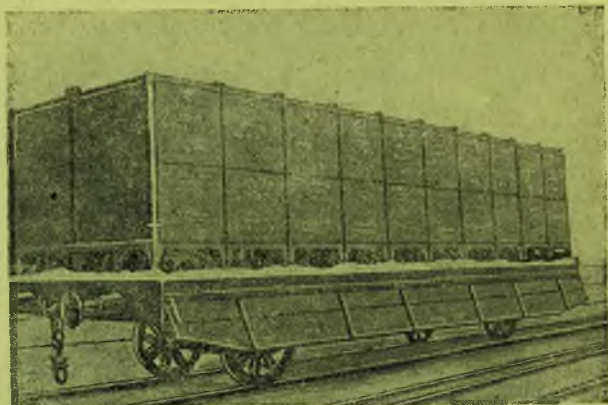
6. Перевозки в контейнерах

Контейнером называется деревянный или металлический ящик, представляющий собой как бы съемный кузов вагона (фиг. 149 и 150).

Процесс перевозки груза в контейнере проходит в следующем порядке:

1) товар в первичной упаковке загружается в контейнер непосредственно на складе отправителя;

2) автотранспортом контейнер доставляется на станцию отправления;



Фиг. 149

3) при помощи подъемного крана контейнер снимается с автомашины и загружается на 20-т платформу;

4) на станции прибытия контейнер снимается с платформы также краном;



Фиг. 150

5) авто-гузем контейнер доставляется непосредственно на склад получателя, где и освобождается от груза.

Перевозка грузов в контейнерах дает целый ряд экономических выгод:

- 1) при перевозке грузов в первичной упаковке сокращаются расходы на тару (ящики и т. п.);
- 2) перевозка без тары увеличивает полезную загрузку вагона;
- 3) сокращается простой вагонов и авто-гужевого транспорта под погрузкой и выгрузкой вследствие механизации этих работ;
- 4) устраняется задержка вагонов под сортировкой мелких отправок;
- 5) сокращается потребность в складских помещениях для хранения грузов;
- 6) обеспечивается лучшая сохранность груза, который по пути не подвергается порче от перегрузок;
- 7) упрощаются операции по приему, выдаче и документальному оформлению груза;
- 8) открытый подвижной состав используется под перевозку ценных грузов мелкими отправлениями.

Контейнеры подразделяются на два типа:

1) **универсальные**, которые предназначены для перевозки разного рода штучных грузов (мануфактура, трикотаж, обувь, книги, канцелярские принадлежности, парфюмерия, кондитерские изделия и т. п.), и

2) **специальные**, которые имеют особое устройство и предназначены для перевозки определенного рода грузов, например торфа, кирпича, скоропортящихся грузов и пр.

Перевозка по железным дорогам СССР допускается в контейнерах, принадлежащих как НКПС, так и клиентуре. Организация перевозки грузов в контейнерах возложена на транспортно-экспедиционные конторы железных дорог. В настоящее время находятся в эксплуатации контейнеры грузоподъемностью 2,5 и 5 т. Наружные размеры (в миллиметрах) этих контейнеров согласно Общесоюзному стандарту следующие:

	2,5 т	5 т
Длина	2 150	2 150
Ширина	1 325	2 700
Высота	2 300	2 300

Перевозка грузов в специальных контейнерах допускается по особому разрешению НКПС.

Перевозка грузов в контейнерах производится только между станциями, открытыми для контейнерных операций. Список таких станций публикуется в Сборнике правил перевозок и тарифов.

Станции для выполнения контейнерных операций должны быть оборудованы специальными площадками, на которых производятся погрузка, выгрузка и хранение контейнеров.

Погрузка контейнеров на платформы и автомашины и снятие их с платформ и автомашин производятся средствами железных дорог при помощи кранов. Для этого применяются железнодорожные 6-т краны, а также мостовые или козловые краны (фиг. 151 и 152).

Платформы под перевозку контейнеров предоставляются в порядке государственного плана перевозок.

До начала эксплуатации каждый контейнер, принадлежащий НКПС или клиентуре, подвергается техническому осмотру той дорожкой, с которой этот контейнер следует первым рейсом. При этом уни-

версальные контейнеры, принадлежащие клиентуре, подлежат периодическому осмотру в те же сроки, как и контейнеры, принадлежащие НКПС.

Для специальных контейнеров по особому согласованию с НКПС могут быть установлены особые сроки периодического осмотра.

Каждый контейнер должен иметь следующие трафаретные надписи и знаки: 1) номер, 2) вес тары, 3) предельную нагрузку, 4) вместимость в кубометрах, 5) фирму владельца, 6) дату и место производства последнего осмотра, 7) дату предстоящего периодического осмотра.



Фиг. 151

Контейнеры принимаются к перевозке только за пломбами отправителя груза. Пломбы эти, как и бечева, на которой они навешиваются, должны быть такого же типа, какой установлен на железных дорогах. Пломбы должны иметь следующие знаки: а) фирму отправителя, б) станцию и дорогу отправления, в) контрольный номер и г) дату наложения пломбы.

Ручка замка контейнера закрепляется проволоочной закруткой из мягкой проволоки толщиной 2 мм.

Средствами отправителя на каждый контейнер должна быть навешена бирка (деревянная дощечка) стандартного типа с обозначением: 1) станции и дороги отправления, 2) станции и дороги назначения и 3) наименования отправителя и получателя. Бирка навешивается на дверную ручку или замок или помещается на особо устроенном приспособлении.

Внутри каждого контейнера со штучным грузом отправитель обязан вложить фактуру на загруженный груз.

При перевозке грузов в контейнерах отправитель составляет накладную на всю партию контейнеров, следующих в адрес одного получателя, но не менее чем на один контейнер и не более чем на комплект контейнеров, помещающихся на одной платформе.

В накладной отправитель указывает;

- 1) в графе «Знаки и марки» — номера контейнеров;
- 2) в графе «Число мест» — количество контейнеров;
- 3) в графе «Род упаковки» — слово «контейнер»;
- 4) в графе «Наименование груза» — наименование помещенных в контейнерах грузов (против соответствующих номеров контейнеров);
- 5) в графе «Вес» — вес груза каждого наименования вместе с упаковкой груза, если она имеется.

В итоге показываются общее количество контейнеров и общий вес груза по накладной.

Остальные графы заполняются общеустановленным порядком.

За неправильное указание в накладной сведений, вызывающее уменьшение провозной платы, за перегруз сверх подъемной силы контейнера и за недогруз до его подъемной силы или до полной вместимости отправитель несет ответственность на основании Устава железных дорог.

Перевозка в контейнерах универсального типа грузов взрывчатых, огнеопасных, едких и т. п. не допускается. В контейнерах общего пользования (принадлежащих НКПС), кроме того, запрещается перевозить грузы зловонные, сильно загрязняющие пол и стены контейнеров, а также грузы тяжеловесные, которые не могут быть выгружены из контейнеров без помощи механических подъемников.



Фиг. 152

За нарушение этого отправитель несет перед железной дорогой ответственность в соответствии со ст. 82 Устава железных дорог.

На погрузочно-разгрузочные площадки или на железнодорожные вагоны-платформы контейнеры должны устанавливаться так, чтобы двери одного контейнера приходились против дверей другого, причем между контейнерами должны оставаться зазоры от 5 до 10 см.

В целях предоставления возможности освобождения контейнеров от груза без снятия их с платформ (при выгрузке на подъездных путях) допускается с разрешения Грузового управления НКПС установка контейнеров дверями наружу.

По соглашению с отправителями или получателями, с одной стороны, и станциями железных дорог, с другой стороны, работы по погрузке и разгрузке контейнеров могут производиться средствами клиента непосредственно на его прирельсовых складах или на ветвях необщего пользования. В этих случаях в соглашениях должны быть предусмотрены порядок подачи отправителям платформ, сроки погрузки, способ установки и крепления контейнеров на платформе, а также порядок приема и сдачи контейнеров.

Грузы в контейнерах должны размещаться отправителем так, чтобы нагрузка на пол контейнера и давление на его стенки были равномерны. Двери контейнера должны свободно закрываться и открываться; запрещается укладывать груз в контейнер так, чтобы он давил на двери контейнера.

В целях предотвращения повреждений контейнеров и обеспечения безопасности производства погрузочно-разгрузочных работ запрещено:

- 1) ставить груженные или порожние контейнеры в два яруса или на наклонной плоскости;
- 2) поднимать контейнеры краном с захватом менее чем за четыре кольца;
- 3) поднимать контейнеры тросами-стропами без применения угловых прокладок между тросами и гранями контейнеров;
- 4) производить погрузку одновременно более одного контейнера при отсутствии грузозахватных траверс;
- 5) забивать двери контейнера гвоздями.

За повреждение контейнера ответственность определяется в порядке ст. 81 Устава железных дорог.

К перевозке по железной дороге не допускаются контейнеры с техническим или коммерческим браком.

К т е х н и ч е с к о м у б р а к у контейнеров относятся следующие неисправности:

- 1) отсутствие колец или проушин захватного кольца, восстановление которых требует кузнечной работы или электросварки;
- 2) повреждение обвязочного пояса;
- 3) перекос контейнера;
- 4) повреждение обшивки, стоек, раскосов и кровли контейнера, угрожающее безопасности перевозки и сохранности груза.

К к о м м е р ч е с к о м у б р а к у относятся следующие дефекты:

- 1) неисправность отправительской пломбы на контейнере (неясность знаков на пломбе или неправильное ее навешивание);
- 2) пришивка дверей контейнеров гвоздями;
- 3) явные следы подмочки содержимого контейнера.

Управления железных дорог устанавливают, с какими поездами должны отправляться платформы, груженные контейнерами.

Загрузка платформ контейнерами, следующими на разные станции, с сортировкой контейнеров в пути разрешается только в тех случаях, если станция, на которой будет производиться сортировка, специально приспособлена для этой работы. Перечень таких станций публикуется в Сборнике правил перевозок и тарифов. Станции сортировки контейнеров должны быть указаны в вагонном листе. Станциям, не указанным в вагонном листе, производить сортировку контейнеров запрещено.

Запрещается отправление платформ с неполным комплектом контейнеров.

В случае такого повреждения контейнера в пути, при котором он не может быть допущен к дальнейшему следованию по железной дороге, контейнер должен быть разгружен на попутной станции, а извлеченный из него груз должен быть упакован в ящики или кипы средствами

станции, взвешен и отправлен на станцию назначения при досылочных документах к основной отправке. Об этом составляется коммерческий акт с описанием в нем повреждения контейнера и полным перечислением оказавшегося груза. Снятый с платформы неисправный контейнер направляется бесплатно по досылочным документам с приложением копии коммерческого акта по адресу, указанному владельцем в документах или в ответе на телеграфный запрос станции. Оставшиеся исправные контейнеры с грузом следуют при основных документах на станцию назначения с приложением копии коммерческого акта. При этом должна быть обеспечена равномерная нагрузка на ось платформы.

Прибывающие платформы с контейнерами немедленно подаются на контейнерную площадку для разгрузки средствами станции или к складу получателя для разгрузки его средствами.

Невостребованные или не вывезенные со станции в установленные сроки груженные контейнеры хранятся за счет получателя в течение 5 дней со дня выгрузки, после чего находящийся в них груз подлежит реализации на общем основании.

По грузам, перевозимым в контейнерах, железные дороги несут ответственность на основании Устава железных дорог СССР.

За весовую и количественную недостачу, за порчу грузов из-за неисправной упаковки или неправильной укладки грузов и за несортность грузов, сданных грузополучателю в исправном контейнере и за исправными пломбами отправителя, последний несет ответственность перед грузополучателем.

Если при вскрытии контейнера, прибывшего за исправными пломбами отправителя, будет обнаружен не тот груз, который указан в накладной, то получатель составляет об этом акт в соответствии с Инструкцией о порядке и сроках предъявления претензий при поставке товаров ненадлежащего качества, утвержденной СНК СССР 29 августа 1939 г.

Если при вскрытии грузополучателем контейнера выяснится, что порча груза произошла от неудовлетворительного состояния контейнера, то получатель немедленно заявляет об этом экспедитору, доставившему контейнер на автомобиле, или начальнику станции, если разгрузка контейнера производилось на прирельсовом складе получателя. В этом случае контейнер и груз осматриваются на месте ответственным работником транспортно-экспедиционной конторы или станции и составляется коммерческий акт установленным порядком:

ГЛАВА VI

ОПЕРАЦИИ ПО ПУТИ СЛЕДОВАНИЯ ГРУЗА

1. Ответственные сроки доставки грузов

Скорейшая перевозка грузов по железным дорогам и доставка их по назначению имеют существенно важное значение в экономической жизни страны: ускоряется товарооборот, торговые и хозяйственные организации избавляются от необходимости иметь большие запасы

товаров и материалов, сокращается время нахождения их в омертвленном состоянии во время перевозки по железным дорогам, уменьшаются оборотные средства, снижаются транспортные расходы, ускоряется оборот вагонов, увеличивается количество перевозимых грузов.

Железные дороги должны доставлять грузы в кратчайший срок, причем согласно закону устанавливается ограниченное время, в течение которого груз может находиться в перевозке по железным дорогам. Если железная дорога в течение этого положенного по закону времени не доставит груз по назначению, то она несет материальную ответственность перед получателем, который имеет право за задержку в доставке взыскать с железной дороги штраф.

Такие ответственные сроки доставки груза устанавливаются правительством (приложение 3).

Срок доставки грузов начинается с первой полуночи после приема груза к перевозке. Если груз принят к перевозке от отправителя ранее наступления дня погрузки, назначенного начальником станции, то срок доставки его исчисляется с полуночи, следующей за днем, в который этот груз должен быть погружен, о чем делается отметка в верхней части накладной.

Срок доставки считается выполненным, если на станции назначения груз выгружен средствами железной дороги или вагон подан под выгрузку средствами получателя до истечения установленного срока доставки.

«За просрочку в доставке груза железная дорога уплачивает грузополучателю штраф в размере:

10% провозной платы за просрочку не свыше одной десятой срока доставки,

20% провозной платы за просрочку более одной десятой, но не свыше двух десятых срока доставки,

30% провозной платы за просрочку более двух десятых, но не свыше трех десятых срока доставки,

40% провозной платы за просрочку более трех десятых, но не свыше четырех десятых срока доставки,

50% провозной платы за просрочку, превышающую четыре десятых срока доставки.

Если срок доставки груза менее пяти суток, железная дорога уплачивает по 10% за просрочку каждых суток, но не более 50% провозной платы.

Если грузополучатель понес убытки от просрочки в доставке груза, то вместо штрафа железная дорога уплачивает по его требованию вознаграждение в размере доказанных убытков. Однако это вознаграждение не может превышать сумму провозной платы, указанной в тарифных расчетных таблицах.

Если доставка груза просрочена более чем на 30 суток, а для грузов скоропортящихся — свыше срока, устанавливаемого народным комиссаром путей сообщения, то грузополучатель вправе считать груз утраченным и потребовать возмещения за пропажу груза.

Грузополучатель лишается права на получение штрафа или вознаграждения за убытки в результате просрочки в доставке груза,

если он не вывезет прибывшего с просрочкой груза в течение трех суток после объявления или посылки уведомления дорогой о прибытии груза». (Устав железных дорог, ст. 72).

Необходимо обратить внимание, что уплатой штрафов не исчерпываются убытки железных дорог. Если, например, железная дорога вместо установленного срока доставки в 10 дней доставила груз только через 15 дней и за 5 дней просрочки уплатила штраф в размере половины провозной платы, то это еще не все: кроме уплаты штрафа дорога потеряла 5 вагоно-суток, и за время этой просрочки железная дорога могла бы перевезти другой груз и получить новый доход. Мало того, железные дороги уплачивают штрафы только по тем накладным, по которым заявлены претензии получателями; в огромном же большинстве случаев такой претензии не поступает или получатель лишается права на получение штрафа. Но эксплуатационные потери и без уплаты штрафа остаются те же.

Для борьбы с просрочкой в доставке грузов, с медленным продвижением грузов по назначению необходимо анализировать причины просрочки и принимать меры к устранению этих причин. Путем наблюдений и анализа можно установить, на каких именно станциях, какие грузы и по какой причине задерживаются.

Причинами медленного продвижения мелких отправок грузов являются задержки их на станциях отправления вследствие неорганизованного приема, а также частые сортировки по пути следования на сортировочных станциях. Для ускорения продвижения мелких отправок, как было указано выше, необходимы лучшая организация их перевозки сборными вагонами, формирование максимального количества прямых сборных вагонов и обязательная проверка остатка грузов на сортировочной платформе после каждой смены.

Повагонные отправки грузов очень часто задерживаются на участковых и сортировочных станциях, где производится переформирование товарных поездов, а также на промежуточных станциях после погрузки до отправления с поездом.

Для борьбы с такими задержками необходимо установить наблюдение по дорожным документам за своевременным отправлением транзитных вагонов с каждой участковой станции. Начальник станции должен установить контроль прохождения транзитных вагонов, а о всяком случае задержки вагона на станции, например свыше суток, дежурный по станции или технический конторщик должен ставить в известность начальника станции, который и принимает меры к отправлению вагонов.

На участковых и сортировочных станциях должны быть установлены ежесуточная перепись и проверка транзитных груженых вагонов, не находящихся в организованных составах на путях отправления и прибытия поездов, а простаивающих на разных тупиках «до выяснения». Для устранения простоя на промежуточных станциях готовых к отправлению груженых вагонов необходимо, чтобы курсирующие на участке сборные поезда не заполнялись только транзитным грузом и чтобы в них оставлялось место для прицепки вагонов, груженых на участке. С этими же поездами должны доставляться на про-

межучточные станции груженные вагоны под выгрузку и порожние под погрузку.

Для наблюдения за своевременностью следования груза в верхней части лицевой стороны дорожной ведомости должны делаться отметки о конечном сроке доставки груза по данной дороге. Станция отправления указывает срок доставки по дороге отправления, а каждый пункт перехода груза с одной дороги на другую — срок доставки по транзитной дороге. При определении срока доставки станции не производят вычислений, а пользуются готовыми таблицами, издаваемыми управлениями дорог. Путем просмотра дорожных документов по этим отметкам сразу можно заметить просроченный груз и принять меры к скорейшему его продвижению.

Совершенная ликвидация просрочки в доставке грузов может дать тысячи вагонов, а это — огромный резерв для перевыполнения государственного плана погрузки.

2. Переадресовки

Изменение станции назначения до предъявления груза к перевозке допускается с разрешения начальника отделения движения в пределах предусмотренной планом дороги назначения, в том же направлении и не далее первоначального пункта назначения.

Изменение станции назначения в других исключительных случаях может допускаться с личного каждого раз разрешения начальника дороги, на которой груз получает другое назначение.

Изменение станции назначения груза, принятого к перевозке или находящегося в пути, производится после взимания с организации, потребовавшей такого изменения, штрафа в размере 300 руб. с вагона. Эта организация обязана также урегулировать расчеты между отправителем, первоначальным адресатом и фактическим получателем груза (см. ст. 37 Устава железных дорог).

Станция, выполнившая переадресовку груза (как по старым, так и по новым документам), не позднее следующего дня посылает уведомление о переадресовке, составляя его в трех экземплярах под копируку; один экземпляр уведомления высылается на станцию отправления, второй экземпляр — на первоначальную станцию назначения, а третий экземпляр остается на станции переадресовки.

Станция нового назначения переадресованного груза обязана послать такое же уведомление на станцию отправления и первоначального назначения, сделав об этом отметку в дорожной ведомости («уведомление о переадресовке послано такого-то числа, месяца»).

Указанные уведомления посылаются не позднее следующего дня после переадресовки или прибытия.

Станция отправления по получении уведомления делает отметку о переадресовке в книге приема грузов и на корешке дорожной ведомости и подклеивает уведомление к корешку.

Станция первоначального назначения груза регистрирует уведомление (с соответствующей отметкой) по книге прибытия и в тот же день проводит по книге выдачи, а затем представляет уведомление при следующей выдаче грузов.

Если в уведомлении указано, что груз переадресован на имя другого получателя, то станция первоначального назначения должна послать извещение (почтой) первоначальному адресату с указанием в извещении нового получателя груза.

Плата за извещение адресата не взыскивается, так как расходы эти включены в тарифный сбор за переадресовку, взимаемый в размере 35 руб. с вагона. Сбор этот взыскивается по накладной, а штраф в 300 руб. — по квитанции разного сбора.

Штраф и сбор не взыскиваются:

1) при изменении получателя груза без изменения станции назначения;

2) при изменении станции назначения до приема груза к перевозке;

3) при изменении станции назначения всех топливных грузов (уголь, нефть, дрова), следующих в адрес железных дорог, когда изменение станции назначения производится на входных или распределительных станциях дороги-получательницы.

Отправитель груза имеет право изменить указанного в накладной получателя груза. Заявления отаком изменении подаются начальнику станции отправления, который извещает об этом начальника станции назначения груза.

Изменение первоначального адресата не допускается, если оно связано с перенесением груза из первой категории во вторую. Например, если особым постановлением все грузы, следующие в адрес какого-либо предприятия, отнесены независимо от рода груза к первой категории, то изменение адресата может быть допущено лишь в том случае, если при таком изменении данный груз не перейдет во вторую категорию.

За каждое телеграфное распоряжение или телеграфный ответ дороги, вызванные тем или иным требованием клиентуры, связанным с выполнением перевозки (изменение адресата, изменение станции назначения и др.), взыскивается (по квитанции разного сбора) сбор в размере 8 руб. при адресовании телеграммы на одну станцию, 13 руб. — при адресовании на две станции и т. д. с прибавлением по 5 руб. за каждый лишний адрес.

3. Проверка дорогой веса и наименования груза

Дорога может проверить указанный отправителем в накладной вес, а также наименование груза.

Если при проверке веса груза, указанного отправителем, будет установлен излишек веса против указанного в накладной, за этот излишек взыскиваются штраф в размере утроенной разности между суммой, исчисленной на основании показаний отправителя, и действительно причитающейся и, кроме того, провозная плата за этот излишек.

При обнаружении излишка веса груза, погруженного как средствами дороги, так и отправителя свыше подъемной силы вагона, этот излишек отгружается, о чем извещается отправитель через начальника станции отправления.

Отгруженный излишек хранится на станции отгрузки в течение установленного срока хранения грузов. Если в течение этого срока на данной станции не накопится отгруженных излишков, следующих на одну станцию и в адрес одного получателя, в количестве, соответствующем вместимости вагона, то эти излишки ликвидируются на общем основании. При накоплении до указанного количества отгруженные излишки досылаются на станцию назначения.

За неправильное указание отправителем наименования груза, если это наименование повлекло за собой уменьшение провозной платы, с клиента независимо от взноса дополнительной платы взыскивается штраф.

Размер штрафа определяется в размере утроенной разности между суммой, исчисленной на основании указаний отправителя, и суммой, причитающейся за действительное наименование груза, за все протяжение перевозки вместе с дополнительными сборами.

4. Переход грузов с одной дороги на другую

При перевозках прямого сообщения учет перехода грузов и перевозочных приспособлений с одной дороги на другую производится по сдаточному списку; при этом на обороте дорожной ведомости накладывается календарный штампель с указанием времени перехода.

Форма 14

сдаточный список

на грузовые документы и перевозочные приспособления, сданные
с на дорожку
с поездом № от месяца 194 г. на станции

Штампель станции

№ вагонов	Количество осей	№ отправок	Станция и дорога		Род груза	Количество и наименование перевозочных приспособлений
			отправления	назначения		

Сдаточные списки (форма 14) составляются технической конторой в двух экземплярах и передаются в учетное бюро станции перехода; один экземпляр сдаточных списков высылается в грузовую службу, а второй хранится в учетном бюро.

В целях учета перехода перевозочных приспособлений станции погрузки должны делать в дорожных ведомостях и вагонных листах отметки о количестве приспособлений, следующих с данной отправкой.

Сдаточные списки являются очень важным материалом для получения сведений о проследовании груза; такие справки приходится постоянно наводить как станциям перехода, так и грузовым службам при розыске пропавших и засланных не по назначению грузов.

5. Заполнение накладной станциями по пути следования груза

В случае перегрузки повагонного груза по каким-либо причинам (например, по технической неисправности вагона) из одного вагона в другой станция перегрузки обязана в соответствующей графе накладной зачеркнуть номер вагона и указать новый номер вагона; при этом перечеркивание должно быть сделано так, чтобы можно было прочесть прежний номер вагона; соответственно исправляются все прочие данные, касающиеся вагона.

Исправление заверяется штемпелем станции и подписью агента, фамилия которого повторяется четко и разборчиво. О перегрузке, кроме того, делается отметка на обороте накладной в п. 8 «Отметки об актах» с указанием номера составленного акта.

В графе «Отметки об изменениях адресата или станции назначения или пути следования с ссылкой на распоряжения» помещаются следующие сведения:

1) об изменении станции назначения с ссылкой на дату, номер распоряжения и указанием, от кого оно исходило; в этой же графе делается отметка о взыскании штрафа с указанием номера квитанции разных сборов;

2) об изменении адресата или пути следования груза с указанием даты и номера распоряжения и от кого оно исходило.

Попутная станция, определяющая вес груза на своих вагонных весах (если вес не был определен на станции отправления), обязана в графе: «Вес» указать:

- 1) брутто (вес груза с тарой вагона);
- 2) тару вагона с бруса;
- 3) нетто (чистый вес груза).

Вес заверяется в соответствующей графе подписью весовщика и наложением станционного штемпеля.

О результатах проверки веса на станции отправления, на попутной станции или станции назначения вносятся соответствующие сведения в п. 9 «О проверке веса» на оборотной стороне накладной.

Если при определении веса на попутной станции или при проверке веса на станции отправления и других станциях оказался излишек груза сверх подъемной силы вагона, то об отгрузке излишка делается отметка в той же графе.

О всех актах, составленных станциями и относящихся к данной отправке, делаются отметки в п. 8 оборотной стороны накладной с указанием, о чем составлен акт (например, о недостатке стольких-то мест, недостатке веса, отгрузке излишка груза и т. п.).

6. Отцепка и прицепка груженых вагонов по пути следования поезда

На промежуточных станциях, на которых производится отцепка груженых вагонов, главный кондуктор, сдавая грузовые документы дежурному по станции, обязан записать в «Книгу сдачи документов» общее количество документов, время сдачи и удостоверить это своей

подписью. Например: «17/VIII, поезд № 942, сданы документы на 28 груженных вагонов и 3 порожние цистерны. Главн. кондуктор Петров».

Дежурный по станции после проверки с натуры отцепленных вагонов вычеркивает номера этих вагонов из натурного листка, заверяет штампом станции и расписывается в приеме документов по «Книге сдачи документов» (вслед за подписью главного кондуктора).

Если на промежуточных станциях производится прицепка вагонов к поезду, то дежурный по станции вписывает в имеющийся у главного кондуктора натурный листок номера прицепленных вагонов и заверяет своей подписью и штампом станции. Документы на прицепляемые груженные и порожние специальные вагоны записываются в «Книгу сдачи документов» с указанием номеров вагонов и накладных (или пересылочных ведомостей) и сдаются под расписку главному кондуктору, который отмечает общее количество принятых документов (от правок) и время приема.

При сдаче и приеме транзитных поездов непосредственно главными кондукторами на путях станции передача документов производится по натурному листку и удостоверяется подписями на нем сдающего и принимающего поезд главных кондукторов с указанием времени передачи и количества переданных документов (отправков).

Г Л А В А VII

ПРИБЫТИЕ, ВЫГРУЗКА И ВЫДАЧА ГРУЗОВ

1. Операции в пункте назначения груза

Последовательность операций на станции прибытия груза протекает в основном в следующем порядке.

1. Дорожные документы на груженные вагоны принимаются от главного кондуктора по натурному листку; на всех вагонных листах и дорожных ведомостях накладывается календарный штамп.

2. Дорожные ведомости и накладные передаются в товарную контору, а вагонные листы—на грузовой двор, если на данной станции не установлен порядок передачи всех документов в товарную контору.

3. В товарной конторе дорожные документы записываются в книгу прибытия, причем заполненный под копирку экземпляр из книги прибытия вывешивается как объявление о прибывших грузах.

4. Товарная контора посылает уведомление получателям о прибытии груза.

5. На грузовом дворе производится выгрузка по вагонным листам и все выгруженные грузы записываются в книгу выгрузки.

6. Грузовой двор сообщает товарной конторе о времени и месте выгрузки вагонов для отметки в документах.

7. Товарная контора при явке получателя оформляет выдачу груза по документам и вручает отправителю накладную, а также ярлык, если на данной станции применяется система ярлыков.

8. По предъявлении получателем накладной весовщику груз выписывается со склада станции.

2. Прием и передача грузовых документов на прибывшие груженные вагоны

Прибывший состав поезда принимается от главного кондуктора списчком вагонов по натурному листку, с которым сопоставляются номера вагонов. При этом проверяются исправное состояние пломб на вагонах и исправность погрузки на открытом подвижном составе. Затем от главного кондуктора техническим конторщиком принимаются дорожные документы с тщательной проверкой их по номерам вагонов.

Всякое разногласие в номерах вагонов между документами и натурой, а также излишние в цифрах номеров вагонов по документам должны немедленно выясняться совместно с главным кондуктором.

Сдача и прием документов производятся по натурному листку, в котором главный кондуктор указывает количество сдаваемых им документов, время сдачи (часы и минуты) и заверяет своей подписью. Вслед за ним в приеме документов расписывается работник технической конторы. При обнаружении в поезде груженных вагонов без документов, а также излишних и несоответствующих документов немедленно составляется акт, который подписывается дежурным по станции и главным кондуктором.

Принятые от главного кондуктора грузовые документы на груженные вагоны разделяются на три основные группы:

- 1) груженные вагоны, прибывшие под выгрузку на данную станцию;
- 2) сборные вагоны, подлежащие сортировке на данной станции;
- 3) вагоны, следующие транзитом через данную станцию и подлежащие дальнейшему отправлению.

Документы на эту последнюю группу вагонов разбираются и раскладываются по полкам шкафа в соответствии с принятым на данной станции распределением по направлениям и назначениям.

Время прибытия и дальнейшего отправления отмечается календарным штампом в средней части оборотной стороны дорожных ведомостей.

На вагонных листах и дорожных ведомостях (в правой верхней части оборотной стороны) по грузам, прибывшим по назначению на данную станцию, техническая контора обязана наложить календарные штампы; при этом в штампе, налагаемом на вагонном листе, должны быть указаны номер поезда и время его прибытия.

По грузам, следующим в сборных вагонах под сортировку, техническая контора накладывает календарные штампы на вагонных листах с указанием номера поезда и времени его прибытия, а также на дорожных ведомостях (в средней части оборотной стороны).

По вагонным листам должно быть тщательно проверено наличие документов (накладных и дорожных ведомостей) на каждый груженный вагон.

Документы на сборные вагоны, подлежащие сортировке, записываются в книгу сдачи документов и сдаются под расписку в этой книге на сортировочную платформу.

На грузы, прибывшие по назначению на данную станцию, накладные и дорожные ведомости сдаются в товарную контору, а вагонные листы после проверки их и восстановления неясных записей со-

гласно накладным—на грузовой двор. На некоторых станциях в зависимости от местных условий все документы передаются в товарную контору, которая затем отправляет на грузовой двор вагонные листы, предварительно выверив их по документам.

В книге сдачи документов перечисляются номера вагонов и номера отправок; в конце записи указывается общее количество вагонов и отправок и время сдачи документов (часы и минуты). В сдаче и приеме расписываются как работник технической конторы, так и работник, принявший документы. Эта книга имеет серьезное значение для проверки своевременности передачи документов и установления причин задержки.

3. Книга прибытия грузов

Все дорожные документы на прибывшие грузы записываются товарной конторой в книгу прибытия (форма 15). На дорожной ведомости в графе «Время прибытия» помимо штампа указывается порядковый номер, под которым данная отправка записана в книгу прибытия.

Форма 15

КНИГА ПРИБЫТИЯ ГРУЗОВ

№ по порядку	№ вагона	№ накладных	Станция отправления	Наименование груза	Вес	Наимено- вание получателя по накладной	№ книги выдачи	Время выдачи
1	2	3	4	5	6	7	8	9

По мере выдачи грузов в соответствующих графах книги прибытия отмечаются порядковые номера книги выдачи, и таким образом, отсутствие в книгах прибытия порядкового номера книги выдачи указывает на то, что груз имеется на складе станции.

На 1 января в новые книги прибытия полностью переносятся остаток не выданных грузов на 1 января. Станции, на которых по размерам движения или по местным условиям приходится производить запись одновременно нескольким лицам или в разных местах, могут с разрешения начальника станции вести две или несколько книг прибытия по сообщениям или направлениям.

Ежедневно по окончании операций товарная контора путем сопоставления последних очередных номеров книги прибытия и книги выдачи определяет количество документов, которое должно находиться в товарной конторе, и сопоставляет его с наличным количественным остатком накладных на невыданные грузы.

По окончании записей за сутки в книге указывается:

Оставалось	столько-то отправок
Прибыло	»
Выдано	»
Осталось	»

На станциях с большим прибытием грузов по указанию местного ревизора контроля доходов может быть установлен иной способ проверки остатка невыданных отправок.

4. Объявления и уведомления о прибытии груза

«О прибывших грузах станция назначения обязана немедленно вывесить у товарной кассы объявление или составить справочный перечень» (Устав железных дорог, ст. 41).

На станциях, где управление дороги признает необходимым вывешивать объявления о прибывших грузах, книга прибытия ведется под копирку в двух экземплярах, из которых один предназначается для вывешивания объявления. В помещении, отведенном для клиентуры, вывешивается плакат «Объявления о прибывших грузах», под которым и помещаются вторые экземпляры книги прибытия.

На крупных станциях ведутся справочные перечни или же даются справки о прибывших грузах информационным бюро; в этих случаях объявления о прибывших грузах не вывешиваются.

В тех случаях, когда в накладной указан адрес получателя, а также в случаях, когда получателем подано станции назначения заявление с указанием адреса и способа посылки уведомления о прибытии груза, станция назначения обязана послать такое уведомление в день прибытия груза и во всяком случае не позднее 12 час. следующего дня.

Если в указанных случаях железная дорога не уведомит получателя о прибытии груза, то она лишается права получить штраф за простой вагонов и плату за хранение в течение просроченных ею до посылки уведомления дней.

В целях скорейшего освобождения подвижного состава и вывоза грузов станция обязана посылать уведомления о прибытии грузов во всех случаях, когда ей известен адрес получателя.

За посылку уведомлений установлен тарифный сбор в следующем размере:

- 1) по телефону — 50 коп.,
- 2) телеграфом — 4 руб.,
- 3) почтой — 75 коп.,
- 4) нарочным: в городах — 1 руб., в прочих случаях — по действительной стоимости, но не свыше 2 руб. за каждый километр расстояния от станции до места нахождения получателя.

О времени посылки уведомления делаются на полях книги прибытия краткие отметки примерно следующего содержания:

- 1) при посылке почтой «п. 5/X»;
- 2) при посылке по телеграфу «тг. 5/X»;
- 3) при сообщении по телефону «т. 5/X»;
- 4) при посылке с нарочным «н. 5/X».

5. Выгрузка грузов

Прибывшие грузы выгружаются средствами железной дороги или получателя на тех же основаниях, на каких обязанности по погрузке возлагаются либо на железную дорогу, либо на отправителя (см. главу III, § 16).

Прежде чем приступить к снятию пломб, весовщик обязан произвести наружный осмотр вагона и пломб. Если при осмотре будут обнаружены недостатки, которые дают основание подозревать возможность недостачи или повреждения груза (пролом крыши, открытый люк, неисправность стенки или пломб и т. д.), то весовщик, не снимая пломб, обязан немедленно доложить об этом начальнику станции или заведующему грузовым двором. Так же он должен поступить и в тех случаях, когда по вскрытии наружно исправного вагона и пломб замечена какая-либо неисправность в вагоне или грузе.

Снятие исправных пломб при отсутствии неисправности вагона производится весовщиком самостоятельно.

При снятии пломб их нельзя срывать, а надо срезать ножом или ножницами, причем перерезать бечевку следует в самой середине петли, чтобы оба конца имели равную длину. Наличие равных концов бечевы может служить доказательством, что вагон прибыл с правильно навешенной пломбой.

После осмотра вагона и снятия с него пломб весовщик приступает к выгрузке груза из вагона.

При открытии двери вагона рабочий должен находиться за ее полотном и за поручень тянуть на себя. Нельзя допускать открытие дверей путем толкания за поручень от себя, так как могут быть несчастные случаи вследствие неожиданного выпадения груза из вагона. Иногда дверь вагона «заедает» и усилиями даже двух рабочих открыть ее не удастся. В этих случаях для открытия дверей применяют приспособления Саммеля (фиг. 153).

Приспособление состоит из рычага 1, связанного с дверной накладкой 2 посредством тяги 3. Верхний конец рычага шарнирно соединен с захватом 4, который, обхватывая дверной рельс 5, остается неподвижным при движении рычага 1 вправо.

При открывании двери приспособлением Саммеля сначала заводят захват 4 на рельс 5, затем тягу 3 соединяют с хвостовиком 6 дверной накладки 2 и передвигают рычаг 1.

Для полного открытия дверей необходимы 3—4 нажатия на рычаг и передвижения захвата по дверному рельсу.

При пользовании приспособлением Саммеля значительно ускоряется и облегчается открывание дверей и подвижной состав сохраняется от повреждений.

Во избежание обвала груз из вагона следует брать, начиная с верха. Это же правило должно соблюдаться при взятии материалов из штабеля.

При выгрузке навалочных грузов, подвергающихся бою или порче от удара о другие, ранее разгруженные грузы, каждое сброшенное место груза должно тут же убираться и укладываться на место хранения. Сбрасывание одного места на другое не допускается.

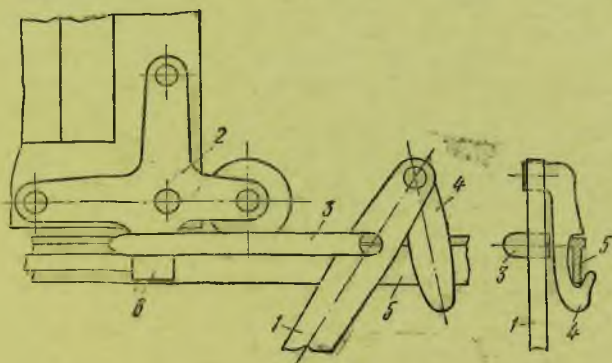
При выгрузке кирпича для его спуска разрешается применение деревянного лотка.

Для уменьшения распыления извести, цемента и других пылящих грузов при выгрузке их применяются желоба, лотки, тачки. Выгрузка бросом запрещается.

Груз, выгруженный из вагонов на открытую площадь, должен быть расположен не ближе 1,5 м от ближайшего рельсового пути.

При выгрузке кислот, погруженных в два яруса, следует разгрузить сначала весь верхний ярус полностью и только после этого приступить к разгрузке нижнего.

Выгрузку грузов весовщик производит, имея на руках вагонный лист. Число выгруженных мест должно соответствовать показаниям



Фиг. 153

вагонного листа, на котором и отмечаются все лишние и недостающие места и разница в весе.

Упаковка каждого места должна тщательно осматриваться; марки и знаки должны сверяться с вагонным листом, на котором делаются отметки о поврежденных местах и о несоответствии марок на грузах показаниям в документах.

Грузовые места, вызывающие сомнение, должны быть тотчас же перевешены, и в тех случаях, когда вес груза окажется более или менее показанного в документах или когда упаковка будет повреждена, весовщик докладывает об этом своему начальнику (старшему весовщику, заведующему грузовым двором или начальнику станции) для составления акта.

При выгрузке грузов весовщик отмечает в вагонных листах время и место выгрузки груза и передает вагонные листы в товарную контору или в контору грузового двора.

Выгруженные грузы должны складываться таким образом, чтобы вполне были гарантированы устойчивость груза и свободный доступ к нему при выдаче получателям.

Грузы в мешках в складочном помещении укладываются штабелями вперевязку (кирпичная кладка). При укладке мешков свыше шести

рядов между каждыми шестью рядами укладываются прокладки из досок.

Рваные мешки с грузом не должны укладываться в штабели до их починки.

В другой упаковке грузы укладываются устойчивыми штабелями высотой не более 3 м.

Укладывать груз плотную к стенкам пакгауза запрещается.

При взятии мест из штабеля следует предварительно убедиться в том, что рядом лежащие места занимают устойчивое положение и не обрушатся.

Грузы, могущие по своему свойству вызвать порчу других грузов, должны складываться отдельно, причем грузы легко воспламеняющиеся и другие опасные грузы должны складываться в соответствии с правилами хранения опасных грузов.

Между грузами, прибывшими по разным накладным, должен быть промежуток, устраняющий возможность смешения грузов разных отправок.

Между штабелями в пакгаузах должны оставаться проходы, обеспечивающие нормальные условия труда и пожарную безопасность.

Выгруженные на станции назначения грузы — повагонные или мелкие отправки, состоящие из одного или нескольких мест, — обязательно маркируются. В марке указываются: а) время выгрузки груза, б) станция отправления, в) номер накладной, г) число мест. Маркировка наносится только на одно из грузовых мест, относящихся к одной накладной.

По указанию начальника станции в маркировке могут помещаться и другие дополнительные сведения, например: номер вагона (по повагонным отправлениям), получатель (по однородным грузам) и т. п.

Маркировка указывается на бумажном ярлыке; она может быть нанесена также и краской, однако с соблюдением мер предосторожности во избежание порчи грузов, прибывших в мягкой таре, а также предметов, прибывших без упаковки (например, мебель или домашние вещи).

Все выгруженные грузы тотчас же должны быть записаны в книгу выгрузки (форма 16). Запись в нее производится с вагонных листов.

КНИГА ВЫГРУЗКИ ГРУЗОВ

Форма 16

№ вагона	№ накладной	Станция и дорога отправления	Марки	Число мест	Наименование груза	Вес	Место нахождения груза на складе станции	Отметки о неисторном состоянии груза при выгрузке	Время вывоза груза получателем	№ ярлыка	Прочие отметки
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12

Выгрузка грузов средствами получателя должна производиться в установленный срок. При задержке вагонов под выгрузкой сверх срока с получателя взыскивается штраф в том же размере, как за задержку под погрузкой. В тех случаях, когда вагоны задержаны под выгрузкой на складе или подъездном пути получателя сверх установленного срока, штраф взыскивается как за вагоны, находящиеся под выгрузкой, так и за вагоны, задержанные на путях станции назначения в ожидании подачи под выгрузку. За вагоны, находящиеся в прибывших, но еще не расформированных составах, штраф не взыскивается.

О времени нахождения вагонов под выгрузкой весовщик сообщает товарной конторе путем посылки особых «памяток». На основании этих «памяток» делается отметка в дорожных документах и определяется время задержки вагонов под выгрузкой.

Время нахождения вагонов под выгрузкой на местах необщего пользования учитывается по ведомости подачи и уборки вагонов.

О предстоящей подаче вагонов под выгрузку средствами получателя станция обязана бесплатно предупредить клиента за час до подачи. За опоздание подачи вагонов против назначенного станцией или установленного расписанием срока железная дорога по требованию клиента уплачивает штраф в размере 1 руб. с вагона за каждый час опоздания, но не более чем за 2 часа. За подачу вагонов без предупреждения дорога уплачивает такой же штраф.

За организацию по особому соглашению с получателями заблаговременного уведомления о подходе грузов по их адресам с получателя взыскивается (по квитанциям разного сбора) сбор в размере:

1) по единичным вагонам — 1 руб. с вагона и 2) по маршрутам — 5 руб. с маршрута.

В том же размере дорога уплачивает штраф за непосылку или несвоевременное вручение уведомления о подходе груза.

После выгрузки подвижной состав должен быть очищен от мусора, грязи и остатков груза.

После перевозки грузов, оставляющих резкий запах, следы течи или загрязнение, могущие испортить груз, вагоны, кроме того, должны промываться получателем. В случаях, предусмотренных особыми правилами, вагоны должны быть подвергнуты еще дезинфекции или дезинсекции.

Очистка, промывка, дезинфекция или дезинсекция подвижного состава после выгрузки должны производиться в обязательном порядке средствами получателя или железной дороги в зависимости от того, кто производит выгрузку груза.

За неочистку вагонов после выгрузки, когда выгрузка лежала на обязанности получателя, он уплачивает штраф в пользу дороги в размере 10 руб. с вагона. Очистка и промывка вагонов из-под живности всегда производятся железной дорогой, а с получателя взыскивается специальный сбор в размере, установленном управлением дороги в порядке местных тарифов. После выгрузки больных животных, что устанавливается ветеринарным надзором, вагоны кроме промывки подвергаются дезинфекции.

Очистка вагонов после выгрузки имеет существенное значение для ускорения их оборота. Не очищенные после выгрузки вагоны задерживаются в пути вследствие неприятия их главным кондуктором или соседней дорогой, задерживаются лишнее время под погрузкой для очистки и т. д. Поэтому должен быть установлен самый строгий контроль очистки вагонов после выгрузки как средствами дороги, так и получателя. Для очистки используется промежуток времени после окончания выгрузки до уборки вагонов. Как правило, после выгрузки каждый вагон должен быть приведен в состояние полной готовности под новую погрузку.

6. Выдача грузов

«Грузы выдаются на станции назначения адресату, который указан в накладной» (Устав железных дорог, ст. 44).

При получении груза, адресованного учреждению, предприятию или организации, получатель должен представить станции доверенность на получение груза, подписанную руководителем учреждения, предприятия или организации с приложением печати.

Доверенность может быть заменена доверительной надписью получателя на письменном уведомлении станции о прибытии груза или на грузовой квитанции. Доверительная надпись оформляется тем же порядком.

Необходимо отметить, что предъявление получателем «квитанции в приеме груза к перевозке» не дает права на получение груза. Железная дорога обязана выдать груз не предъявителю квитанции, а адресату, который указан в накладной.

«Причитающиеся железным дорогам платежи по перевозке в части, не взысканной при отправлении, взыскиваются железной дорогой с получателя при выдаче груза» (Устав железных дорог, ст. 43).

«Если груз не был востребован, то всю ответственность, предусмотренную Уставом железных дорог, перед железной дорогой несет отправитель».

Если груз был востребован получателем в порядке, установленном законом, то перед железной дорогой отвечает получатель. При этом получатель может взыскать на общем основании с отправителя все уплаченные им железной дороге вследствие неправильных действий отправителя штрафы и сборы, а также расходы и убытки» (Устав железных дорог, ст. 86).

Таким образом, окончательный расчет за перевозку должен быть произведен с фактическим получателем груза. Поэтому станция назначения обязана проверить все платежи и сборы, исчисленные и указанные в документах станцией отправления, а также начислить все те сборы и штрафы, которые связаны с операциями, выполненными в пути (например, за исправление упаковки по вине отправителя) или в пункте прибытия (за выгрузку, хранение, простой вагона и пр.).

Разность между суммой всех платежей, исчисленной станцией назначения, и суммой, полученной при отправлении груза, взыскивается с получателя. Товарный кассир указывает в накладной взысканную по окончательному расчету сумму прописью и удостоверяет

своей подписью и наложением календарного штампа станции. Если уплата произведена чеком, указывается номер чека.

В получении груза и в производстве окончательного расчета с железной дорогой по данной перевозке получатель расписывается в отведенной для этого графе дорожной ведомости с указанием уплаченной суммы прописью.

В расписке о получении груза указывается, что груз получен и расчет произведен по доверенности организации с указанием наименования этой организации, даты и номера доверенности, должности, имени и фамилии лица, получившего груз. Станция обязана потребовать представления документов, удостоверяющих личность получающего груз по доверенности.

Постоянный получатель грузов может подать станции назначения письменное заявление о выдаче прибывающих в его адрес грузов экспедиторской организации или лицам, специально уполномоченным на это получателем, с указанием должности, имени и фамилии этих лиц, а также с образцом их подписи.

Подлинное заявление грузополучателя представляет начальнику станции, а у экспедиторской организации или у лиц, уполномоченных получателем, находится заверенная грузополучателем копия этого заявления, которую они предъявляют при получении груза.

В расписках о получении груза указываются номер заявления, должность, имя и фамилия лица, получившего груз, а также наименование организации. Станция должна тщательно хранить заявления в товарной конторе под ответственностью заведующего конторой. В случае лишения получателем экспедиторской организации или какого-либо из указанных в заявлении лиц права на получение грузов получатель обязан отобрать копию заявления у этих лиц и письменно предупредить станцию.

При выдаче грузов, адресованных отдельным гражданам, последние должны представить станции документы, удостоверяющие их личность, и постоянный адрес. Эти граждане могут доверить получение груза другим лицам. Получающий груз представляет письменную доверенность на получение груза, засвидетельствованную в установленном порядке, документы, удостоверяющие его личность, и постоянный адрес. В расписке о получении груза указывается, для кого получен груз и по какой доверенности, а также адрес лица, получившего груз, номер и дата представленного документа, удостоверяющего его личность.

В случае расхождения в наименовании получателя между накладной и дорожной ведомостью или квитанцией груз выдается адресату, указанному в накладной, а наименование получателя в дорожной ведомости или в квитанции соответственно исправляется. Исправление заверяется подписью начальника станции или товарного кассира и штампом станции.

В случае расхождения между накладной и дорожной ведомостью в отношении сумм, уплаченных при отправлении, станция назначения руководствуется при расчетах дорожной ведомостью.

После производства окончательного расчета за перевозку и расписки получателя на дорожной ведомости получателю вручаются на-

кладная, а также ярлык, если на данной станции применяется система контроля вывоза грузов по ярлыкам.

Для получения груза со склада станции получатель обязан предъявить весовщику накладную, а также ярлык.

О выдаче груза (полностью или частями) со склада станции весовщик делает отметку на обороте накладной (в п. 7) и ярлыка. Кроме того, весовщик отмечает время выдачи груза в книге выгрузки.

В случае неприбытия груза станция обязана, по требованию получателя, выдать об этом справку путем наложения станционного календарного штампа на предъявленной грузовой квитанции или на письменном требовании получателя с отметкой «груз не прибыл».

В требовании получателя должны быть точно указаны дата и номер отправки (накладной), род груза, станции отправления и назначения, наименования отправителя и получателя. При отсутствии в требовании этих данных штамп не накладывается.

7. Ярлыки на вывоз грузов

На станциях с более крупными операциями управления дорог устанавливают порядок выдачи грузов из пакгаузов и выпуска из ворот по специальным ярлыкам, которые выдаются грузополучателю товарной конторой при выкупе груза (форма 17).

Грузополучатель при получении груза предъявляет ярлык одновременно с накладной весовщику.

Лицевая сторона ярлыка заполняется товарной конторой, причем в верхней части ставится штамп станции; оборотная сторона, кроме графы «Взыскано за хранение и простой», заполняется весовщиком при выдаче груза получателю, причем о номере ярлыка и времени выдачи весовщик делает отметку в книге выгрузки.

При выпуске со двора станции весовщик-контролер (привратник), произведя проверку вывозимого груза по ярлыку, отбирает последний и в тот же день по окончании работы сдает в товарную контору. На станциях, где не имеется привратников, ярлыки отбираются весовщиками, выдающими груз из пакгауза, и затем представляются в тот же день в товарную контору.

Если груз вывозится после срока бесплатного хранения или простоя вагонов под выгрузкой, указанного на лицевой стороне ярлыка (при выгрузке средствами получателей), то с получателя взыскивается плата за хранение груза после выкупа и в соответствующих случаях — за простой вагонов. Эти платежи взыскиваются по квитанции разного сбора. Номер квитанции и взысканная сумма указываются на обороте ярлыка.

Поступающие в товарную контору ярлыки на грузы, вывезенные в день выкупа, подклеиваются к соответствующим дорожным ведомостям и представляются при отчете выдачи грузов.

Ярлыки, по которым грузы вывезены не в день выкупа, а позднее, представляются при отчете разных сборов подклеенными к соответствующим талонам квитанций.

на выдачу из пакгауза и выпуск из ворот груза, прибывшего со станции
 по накладной № от 194...г.

Оборотная сторона

Отметки о вывозе груза и взыскании платы за хранение груза
и простой вагона

[illegible]

¹ Заполняется, в том случае когда отправка состоит из разного груза.

8. Проверка веса и состояния груза по требованию получателя

«Получатель может требовать, чтобы на станции назначения были проверены вес и состояние груза».

«Дорога обязана проверить на станции назначения вес груза, прибывшего в неисправном вагоне или в вагоне с неисправными пломбами» (из ст. 45 Устава железных дорог).

В прочих случаях, т. е. при прибытии груза в исправном вагоне за исправными пломбами станции отправления, дорога по требованию получателя проверяет на вагонных весах не более 10% общего количества исправных вагонов, но не менее двух вагонов.

За проверку на пакгаузных весах с получателя взыскивается по 50 коп. за тонну, считая неполную тонну за тонну.

Если подноска груза на весы и уборка с весов производятся средствами дороги, то кроме сбора за проверку с получателя взыскивается действительная стоимость рабочей силы по подноске и уборке.

При перевеске на вагонных весах взимается по 5 руб. с двух- и трехосных вагонов и 10 руб. — с четырехосных.

Указанные сборы не взыскиваются: по отправкам, прибывшим с указанием в накладной веса железной дорогой, если при проверке окажется недостача веса, превышающая норму естественной убыли, и по отправкам, прибывшим с указанием в накладной веса отправителем, если груз прибыл в неисправном вагоне или в вагоне с неисправными пломбами станции отправления, а также если груз прибыл в крытом вагоне без пломб или на открытом подвижном составе при наличии явных следов утраты.

За проверку по требованию получателя веса тары вагонов всех типов взыскивается по 3 руб. На покрытие расходов станций по проверке состояния груза, производимой по требованию получателя, с него взыскивается за каждого работника, привлеченного к проверке, плата по 3 руб. за каждые полчаса работы по проверке, считая неполные полчаса за полные.

Вскрытие грузовых мест и проверку по фактурам, счетам и т. п. станции обязаны производить по требованию получателей только в случае обнаружения обстоятельств, могущих влиять на качество груза (нахождение грузов в пути сверх установленной нормы пробега, нарушение температурного режима в изотермических вагонах, повреждение тары и упаковки, получение груза подмоченного, поврежденного или со следами вскрытия и т. д.), а также в случае недостачи и повреждения груза, когда об этом на попутной станции или на станции назначения был составлен акт.

9. Централизованный порядок расчетов за перевозки

При перевозке экспортных грузов, а также при перевозке грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении допускается оплата провоза грузов в порядке централизованных расчетов через Государственный банк. Правила централизованных расчетов за перевозку грузов устанавливаются народным комиссаром путей сообщения по соглашению с Государственным банком.

В случае невнесения в установленный срок провозных платежей в порядке централизованных расчетов на задержанную сумму начисляется пеня в размере 0,05% в день, а по истечении 10 дней просрочки в уплате провозных платежей железная дорога вправе прекратить прием грузов к перевозке от неисправного плательщика или в адрес неисправного плательщика (см. Устав железных дорог, ст. 43).

Об оплате перевозимых грузов в порядке централизованных расчетов заключается соглашение между дорогой и клиентом.

Об оплате перевозки в централизованном порядке отправитель в накладной в графе «Особые заявления» должен внести отметку следующего содержания: «Оплата в централизованном порядке за счет (такого-то...)». При расчете за перевозку в централизованном порядке, когда такой порядок указывается отправителем, он должен кроме накладной составить и передать станции копию накладной или выписку из нее. Станция назначения при выдаче груза оставляет подлинные накладные у себя, а получателю выдает копии накладных или выписки из них. Управление дороги немедленно по получении от станции накладных, подлежащих оплате в порядке централизованного расчета, таксирует их, составляет за каждую пятидневку счета по установленной форме и посылает их клиентам. Кроме того, дорога посылает в Государственный банк реестры с приложением копий счетов. Государственный банк производит расчет путем списания соответствующей суммы со счета клиента на счет дороги.

10. Сроки хранения и вывоза прибывших грузов

Прибывшие грузы хранятся на станции назначения бесплатно в течение 24 час.

Срок этот исчисляется с ближайшей полуночи после выгрузки средствами железной дороги или с ближайшей полуночи после подачи вагона под выгрузку средствами получателя. За хранение груза сверх 24 час. взыскивается плата, устанавливаемая тарифом (см. ст. 42 Устава железных дорог и на стр. 464 ставки сбора).

Грузы, не вывезенные в течение 5 суток после выгрузки средствами дороги или после подачи вагона под выгрузку средствами получателя, считаются неустраиваемыми и подлежат ликвидации.

Для целого ряда грузов (скоропортящихся, опасных, малоценных и др.) установлены сокращенные сроки хранения, например для взрывчатых веществ, живности, плодоовощей — 12 час.; для извести, дрожжей, напитков безалкогольных, мясных товаров, молочных продуктов и др. — 1 сутки; для дров, земли и глины, масла растительного, соли каменной и др. — 3 суток. Для домашних вещей предельный срок хранения установлен в 30 суток.

«В случаях чрезмерного накопления грузов на станции назначения, начальник железной дороги может:

а) увеличивать плату за хранение грузов до пятикратного, а с разрешения народного комиссара путей сообщения до десятикратного размера и увеличивать штрафы за простой вагонов, задержанных свыше 48 час. сверх установленных сроков, до двухкратного, а с разрешения народного комиссара путей сообщения — до трехкратного размера;

б) запрещать на срок не более двух суток погрузку в адрес данной станции (кроме внеклассных станций) всех или некоторых грузов с обязательным уведомлением народного комиссара путей сообщения и с опубликованием в печати по месту нахождения станции; запрещение погрузки в адрес станции на срок более двух, но не более пяти суток, а также всякое запрещение погрузки в адрес внеклассных станций (в пределах пяти суток) может производиться лишь с разрешения народного комиссара путей сообщения;

в) устанавливать обязательный для клиентуры порядок вывоза прибывших грузов средствами транспортных предприятий, причем привлечение средств транспортных предприятий осуществляется по соглашению с ними либо по постановлению в каждом отдельном случае краевого или областного исполнительного комитета или Совета народных комиссаров соответствующей республики.

Начальник станции в случаях чрезмерного накопления прибывающих грузов имеет право:

1) передавать прибывшие грузы в склады общего пользования для хранения за счет отправителя или получателя, а в случаях, предусмотренных законом, передавать их на ответственное хранение получателям;

2) использовать для разгрузки прибывающих вагонов свободные склады других владельцев, расположенные на станционной территории; использование этих складов производится по соглашению с владельцами либо по постановлению краевого или областного исполнительного комитета или Совета народных комиссаров соответствующей республики.

Указанные меры приводятся в исполнение не ранее суток, после того как будет вывешено об этом объявление на станции или сделана публикация в местной газете.

Объявления о принятых мерах и сроках их действия заносятся станцией в особую книгу» (Устав железных дорог, ст. 49).

11. Невостребованные и бездокументные грузы и их реализация

Груз, не востребованный в течение 5 суток после выгрузки средствами дороги или после подачи вагона под выгрузку средствами получателя, подлежит реализации путем передачи предприятиям и учреждениям за плату по оценке.

«Передача грузов хозяйственным и общественным организациям железнодорожного транспорта воспрещается, кроме предметов верхнего строения пути и железнодорожного оборудования. Виновные в такой передаче привлекаются к уголовной ответственности» (см. Устав железных дорог, ст. 46).

Установлены особые сроки обязательного вывоза со станции следующих грузов:

1) подверженных скорой порче;

2) грузов, для хранения которых требуется устройство специальных помещений или отвод значительных площадей земли;

3) грузов, продолжительное хранение которых в пожарном или санитарном отношении либо по громоздкости их будет признано недопустимым;

4) грузов выкупленных, но не вывезенных со станции.

«По истечении установленных сроков грузы считаются невостребованными и подлежат ликвидации» (см. Устав железных дорог, ст. 48).

В целях упорядочения дела реализации невостребованных и бездокументных грузов постановлением СНК СССР от 19 августа 1935 г. установлен следующий порядок.

Невостребованные и бездокументные грузы по истечении установленных для их хранения сроков подлежат передаче по оценке следующим организациям:

1) цветные металлы, сплавы из них, ферросплавы, а также полуфабрикаты из этих металлов и сплавов — местным органам Комитета резервов;

2) сырье, топливо, материалы и полуфабрикаты всех видов, кроме указанных в п. 1, а также оборудование, машины и запасные части — местным органам всесоюзных заготовительных и сбыто-снабженческих организаций «Реммаштреста» и «Всепром утилизации» в соответствии с номенклатурой, установленной для каждой из этих организаций;

3) взрывчатые вещества, воинское снаряжение и оборудование — организациям по указанию Народного комиссариата обороны или его окружных органов;

4) яды и лекарства — организациям по указанию наркоматов здравоохранения союзных республик или их местных органов;

5) предметы верхнего строения пути и оборудование для железнодорожного и водного транспорта — железным дорогам и пароходствам;

6) импортные грузы всех видов — организациям по указанию Народного комиссариата внешней торговли;

7) все остальные грузы, кроме скоропортящихся грузов и домашних вещей, бывших в употреблении, — местным государственным и кооперативным торгующим организациям по указанию республиканских и краевых (областных) органов Народного комиссариата торговли.

Невостребованные и бездокументные табак, птица живая, масла растительные, спирт винный и напитки алкогольные, напитки безалкогольные и лед, продукты крахмало-паточные, кондитерские и пекарные товары и соль поваренная должны передаваться также государственным и кооперативным организациям по указаниям органов Народного комиссариата торговли.

Начальник дороги устанавливает список крупных станций, при которых состоят специальные склады для реализации невостребованных и бездокументных грузов. Каждая станция приписывается к определенному складу.

Грузы реализуются на приписанных к складам станциях или доставляются для реализации на эти склады. Как в том, так и в другом случаях реализация грузов производится исключительно распоряжением начальника соответствующего склада, который несет полную ответственность за точное соблюдение установленного порядка реализации. Списки складов и приписанных к ним станций сообщаются начальниками дорог соответствующим республиканским и краевым

(областным) хозяйственным органам, которые устанавливают списки тех местных организаций своих систем, а также государственных и кооперативных торгующих организаций, которым отдельными складами и приписанными к ним станциями должны передаваться по оценке не востребоваанные и бездокументные грузы.

Организации, включенные в эти списки, не вправе отказаться от принятия передаваемых им по оценке не востребоваанных и бездокументных грузов за исключением грузов, указанных в п. 7.

Не востребоваанные и бездокументные грузы передаются по оценке, производимой комиссиями в составе: а) представителя железной дороги, б) представителя организации, получающей груз, и в) представителей местных органов Народного комиссариата торговли и Народного комиссариата финансов.

Оценка передаваемого груза в натуре должна быть произведена не позднее пятидневного срока со дня получения соответствующей организацией извещения дороги о наличии бездокументного или не востребоваанного груза. Об оценке составляется акт.

Груз должен быть вывезен с момента составления акта об оценке в 48-часовой срок, по истечении которого с покупателя взыскивается на общих основаниях плата за хранение. В исключительных случаях (при необходимости вывезти переданный груз в другие пункты) начальник дороги по заявке покупателя груза обеспечивает сверхплановое предоставление вагонов для перевозки груза.

Указанные в п. 7 грузы, от приема которых государственные и кооперативные торгующие организации отказались, продаются распоряжением начальников складов с торгов. К участию в торгах допускаются только государственные, общественные и кооперативные организации. Торги производятся под контролем органов Народного комиссариата торговли и Народного комиссариата финансов. Груз остается за той организацией, которая предложила наивысшую цену. Результаты заносятся в торговый лист, в котором указывается высшая предложенная сумма, против нее расписывается покупатель; торговый лист подписывается лицом, производившим продажу, а также представителями, присутствовавшими на торгах.

Не востребоваанные и бездокументные скоропортящиеся грузы по истечении установленных для их хранения сроков продаются по распоряжению и под личную ответственность начальников станций местным государственным, общественным и кооперативным организациям. Не востребоваанные и бездокументные домашние вещи, бывшие в употреблении, по истечении 30-дневного срока хранения передаются начальниками станций для реализации на комиссионных началах государственным магазинам, включенным в особый список, утвержденный Народным комиссариатом торговли СССР.

При передаче не востребоваанных и бездокументных грузов по оценке железная дорога представляет копию оценочного акта в филиал Государственного банка, в котором принявшая груз организация имеет свой расчетный счет. По истечении 15 дней филиал Государственного банка перечисляет с расчетного счета этой организации на счет дороги указанную в копии оценочного акта сумму стоимости переданного груза.

Из вырученных от ликвидации груза денег причитающиеся железной дороге по данному грузу платежи удерживаются преимущественно перед всеми другими взысканиями, обращенными на груз. Остающаяся часть этих денег выдается: а) получателю — в случае представления им справки об оплате стоимости груза; б) отправителю — во всех остальных случаях.

Невостребованные в течение 6 месяцев со дня ликвидации груза деньги поступают в государственный бюджет по смете Народного комиссариата путей сообщения (см. Устав железных дорог, ст. 47).

Г Л А В А VIII

ПЕРЕВОЗКА ГРУЗОВ НА ОСОБЫХ УСЛОВИЯХ

На основании ст. 51 Устава железных дорог народный комиссар путей сообщения имеет право устанавливать дополнительные условия для перевозки некоторых грузов.

К числу грузов, при перевозке которых требуется соблюдение особых условий, относятся:

1) массовые грузы, требующие особого порядка погрузки и выгрузки (навалочные, насыпные, наливные в цистернах);

2) грузы, требующие особых мер предосторожности для предохранения от порчи (скоропортящиеся) или для безопасности перевозки (опасные, негабаритные);

3) грузы, требующие соблюдения особых ветеринарно-санитарных мероприятий (живность, сырые животные продукты, тряпье).

Особые условия приема и перевозки грузов устанавливаются также в целях рационального использования вагонов и ускорения доставки грузов (отправительскими маршрутами, подгруппированными мелкими отправлениями, в контейнерах).

1. Перевозка грузов внавалку

Перевозкой внавалку называется такой способ перевозки, при котором груз принимается: а) без счета мест, б) повагонными отправлениями и в) в большинстве случаев без упаковки. Таким способом перевозится огромное большинство грузов, в том числе такие массовые грузы, как каменный уголь, руда, металлы не в деле, флюсы, строительные материалы лесные и минерального происхождения, сено, солома, овощи и пр. К перевозке внавалкой принимаются также глиняные и гончарные изделия, посуда чугунная, железная, стеклянная и многие другие грузы.

Перевозка грузов внавалку имеет целый ряд удобств и экономических выгод, а именно:

1) перевозка без пересчета мест упрощает и ускоряет прием и выдачу груза; железная дорога принимает и отвечает за груз лишь по весу, а не по числу мест;

2) повагонными перевозки улучшает использование подвижного состава по грузоподъемности и вместимости; перевозка навалочных грузов только повагонными отправлениями объясняется тем, что эти грузы

без тары невозможно перевозить в одном вагоне с такими же грузами других отправителей, так как они могут смешаться;

3) отсутствие тары удешевляет транспортировку груза; расходы на тару значительно повышают стоимость груза, а иногда при маломценности груза делают перевозку экономически не выгодной (например, перевозку чугунной посуды); вместе с тем бестарная перевозка дает лучшую загрузку вагона полезным грузом и устраняет затраты средств транспорта на перевозку тары.

Список грузов, допускаемых к перевозке внавалку, установлен НКПС и опубликован в Сборнике правил перевозок и тарифов. Грузы, не указанные в этом списке, допускаются к перевозке внавалку в исключительных случаях на основании особых разрешений.

При предъявлении груза к перевозке внавалку отправитель в накладной в графе «Число мест» должен указать «навалкой». Количество мест или штук (например, при перевозке сена в тюках, лесных материалов и т. п.) отправитель может указывать на обороте накладной в графе «Отметки отправителя, не обязательные для железной дороги».

При необходимости перевозки небольшого количества груза, отнесенного к числу навалочных, отправитель обязан упаковать груз в тару (мешки, кули, ящики и т. п.) и указать в накладной количество мест. В таких случаях груз перевозится не как навалочный, а на общих основаниях. Некоторые грузы согласно правилам допускаются к перевозке внавалку лишь при соблюдении дополнительных условий, например:

1) только в связках (крючья телеграфные, мочальные и лычные изделия, посуда железная и чугунная и др.);

2) в тюках или кипах (обрезки и кромки всякие, тряпье, брак и отбросы бумажные и др.);

3) только в прессованном виде (сено, солома и кора дубильная);

4) в таре (алебастр жженный, уголь древесный и др.);

5) с защитой бокс вагона фартуками (цемент, зола и изгарь цинковые, сера комовая, суперфосфат и др.);

6) только в крытых вагонах (кость простая сырая не в деле);

7) с увязкой и прокладкой, гарантирующей груз от повреждения (чугунное литье).

Некоторые из навалочных грузов допускаются к совместной перевозке сборными отправлениями (например, лесные, строительные и поделочные материалы с дровами, кирпич огнеупорный с глиной огнеупорной в мешках и т. п.).

После перевозки таких грузов, как торфяная пыль, алебастр толченый и молотый, известь и т. п., вагоны должны быть промыты средствами получателя или за его счет дорогой.

В целях лучшего использования и сохранности подвижного состава и самого груза при перевозке некоторых грузов в крытых вагонах отправитель обязан устанавливать дверные заграждения из досок или ограждать двери вагона затаренным грузом. К числу таких грузов относятся овощи (картофель, свекла, капуста, арбузы и др.), клепка, каменный уголь и кокс, соль, копыта, рога и кость простая, лед и др. Дверные деревянные заграждения устанавливаются средст-

вами и из материалов отправителя, а на станции назначения выдаются получателю вместе с грузом.

Руда и рудные концентраты, загружаемые во влажном состоянии, при перевозке в зимнее время смерзаются в монолитную массу, и выгрузка их становится чрезвычайно затруднительной, вызывая длительные простои вагонов. Для предупреждения смерзания руд и концентратов и примерзания их к полу вагона применяются особые предохранительные (профилактические) средства в виде пересыпки известью, солью, соломой, опилками или предварительного подмораживания в отвалах с погрузкой отдельными глыбами или кусками (приложение 3). О примененных средствах против смерзания и о состоянии груза отправитель обязан внести в накладную отметку по установленной форме; без такой отметки груз к перевозке не принимается.

При перевозке руды в зимнее время для размораживания ее применяется горячая вода, отходящая от доменных печей завода-получателя; под действием струи горячей воды смерзшаяся руда быстро разрыхляется.

Для размораживания железной руды применяется также пар. От заводской паровой установки пар подается в шланги, на конце которых имеются стальные остроконечные сопла с отверстиями для выхода пара. В смерзшемся грузе делают ломом отверстия в несколько десятков сантиметров. В эти отверстия вставляют сопла и пускают пар. По мере подачи пара сопла углубляют в смерзшийся груз ударами кувалды. Такое пропаривание производится одновременно в нескольких местах вагона. Когда пар будет проходить через стенки и пол вагона, приступают к выгрузке.

При отправлении с обогатительных фабрик мытых каменных углей для предупреждения смерзания с успехом применяется обмасливание их (соляровым и каменноугольным маслами). Разбрызгивание масла производится при помощи специальных брызгал и форсунок.

При перевозке массовых навалочных грузов имеют решающее значение использование грузоподъемности вагона и ускорение погрузочно-разгрузочных операций.

Степень загрузки вагона зависит от правильности размещения груза. Например, при погрузке таких загружаемых из бункеров грузов, как каменный уголь, руда, кокс и т. п., необходимо, чтобы в углах полувагона или платформы не оставалось пустот, верхний слой груза был выровнен и груз возвышался над бортами не более установленной нормы (460 мм). Для регулирования веса необходимо устраивать специальные платформы, с одной стороны которых проходят загруженные вагоны, а с другой стороны находится запас груза. Для добавления или отгрузки груза применяют особые лотки на колесах; весовая емкость таких лотков (мерок) должна быть заранее определена.

Пункты погрузки, взвешивания и регулировки веса должны быть расположены так, чтобы устранялись лишняя маневровая работа и задержка подвижного состава.

Процесс регулирования веса проходит примерно в таком порядке:

1) вагоны загружаются из бункеров или иным способом;

2) вагоны пропускаются через вагонные весы, причем весовщик на каждом вагоне отмечает мелом необходимую догрузку или отгрузку, например $+ 500$ кг или $- 300$ кг;

3) вагоны подаются к платформе по регулированию веса, где они при посредстве мерок догружаются или отгружаются;

4) рабочие выравнивают поверхность груза, не оставляя ям и пустот по углам.

При погрузке лесных материалов необходимо наблюдать, чтобы стойки были установленной высоты над уровнем пола вагона, имея

в виду, что укороченные стойки (например, 2 800 мм вместо 3 100 мм при внутренних гнездах) вызывают недоиспользование вагона по грузоподъемности.

Сокращение времени простоя вагона под погрузкой и выгрузкой при массовых перевозках навалочных грузов является огромным резервом для ускорения оборота вагона и увеличения погрузки по государственному плану перевозок. Поэтому должны применяться наиболее рациональные методы погрузки и выгрузки и механизация работ.

Ниже приводится описание способов погрузки и выгрузки некоторых массовых навалочных грузов.

Погрузка угля, кокса, руды, флюсов и тому подобных сыпучих грузов в саморазгружа-

ющиеся вагоны (гондолы или хопперы) производится из бункеров (фиг. 154), при посредстве ленточных транспортеров или подъемными кранами с грейфером (фиг. 155). Наиболее эффективной является погрузка из бункеров, которые заблаговременно, до подачи вагонов, засыпаются грузом через транспортеры или краном.

Выгрузка из саморазгружающихся вагонов производится на путях, расположенных на эстакаде или около разгрузочных ям.

При погрузке угля транспортерами по методу Бланда установка состоит из одного головного транспортера, подающего уголь в вагон, и трех транспортеров-питателей. Питателями являются два 10-м транспортера, установленных в траншее под эстакадой, и один стационарный транспортер, подающий уголь непосредственно из шахт на основной транспортер. Траншея, в

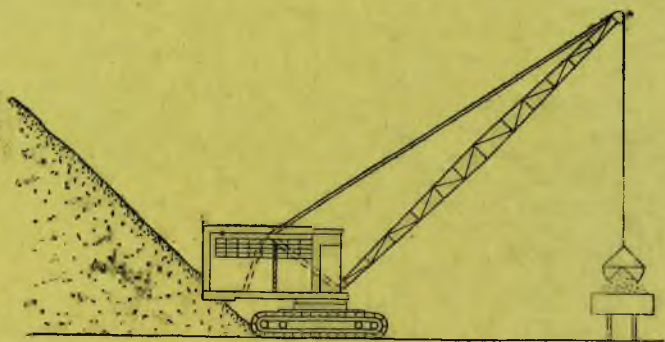


Фиг. 154

которой установлены транспортеры-питатели, прорыта вдоль эстакады. Ширина траншеи 2 м, высота 1,8 м. Эстакада загружается вагонетками, подающими уголь из шахт на головной транспортер.

Уголь на транспортеры-питатели поступает через специальные люки в траншее (фиг. 156).

При выгрузке угля из гондол транспортера и под второй люк гондолы подставляется транспортер разгрузочной воронкой так, чтобы она находилась точно под люком. Для регулирования количества угля, поступающего на ленту, отверстие люка открывается не полностью, а лишь на две трети. Люк удерживается в таком положении при помощи специальной цепи (фиг. 157). Цепь имеет на одном конце крюк, а на другом фасонное кольцо. Кольцо



Фиг. 155

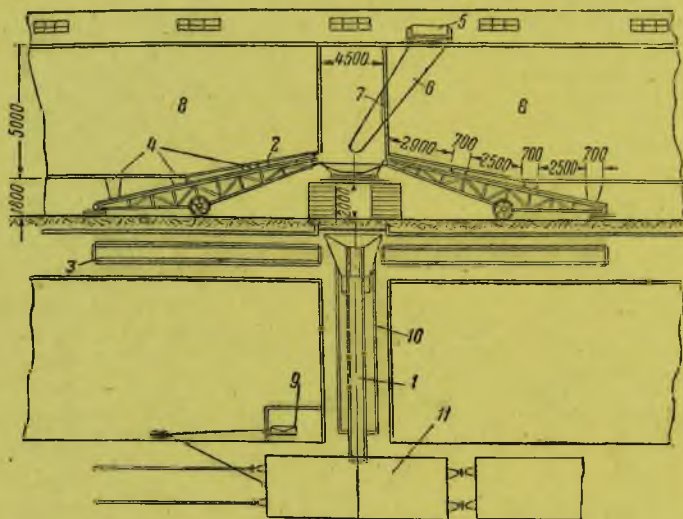
надевается на уголок, крюк задевает за шарнир запора. Таким образом, люк закрепляется.

Пуск транспортера производится перед открытием люка, с тем чтобы не допустить завала ленты и скопления угля в загрузочной воронке. Первое время уголь поступает в воронку самотеком, затем уголь из углов двумя грузчиками подгребается к люку, другие четыре грузчика, находясь вокруг отверстия люка, сваливают уголь в загрузочную воронку транспортера.

Когда половина гондолы выгружена, работа по выгрузке прерывается, и лента транспортера останавливается. После этого гондола передвигается так, чтобы транспортер своей загрузочной воронкой встал под второй люк другого конца гондолы. Разгрузка продолжается в том же порядке.

Время выгрузки угля из гондолы сокращается вдвое при работе двумя транспортерами. При этом под вторые люки обоих концов гондолы ставятся два транспортера так, чтобы их воронки находились точно под люками. Работа обоих транспортеров и открытие люков производятся в том же порядке, как и при выгрузке одним транспортером. При выгрузке двумя транспортерами передвигать гондолу не требуется (фиг. 158).

Разгрузка гондолы при помощи двух транспортеров, установленных по обе стороны выгружаемой гондолы, дает возможность полностью механизировать процесс выгрузки. Работа при этом организуется так: транспортеры устанавливаются под первую пару люков гондолы с таким расчетом, чтобы при открытии люков уголь самотеком попадал в загрузочную воронку. Транспортеры пускаются перед открытием люков одновременно. После выгрузки первой части гондолы лента транспортера останавливается и гондола передвигается с расчетом установки следующей пары люков гондолы над загрузоч-



Фиг. 156

1—головной транспортер; 2—транспортеры-питатели; 3—траншея; 4—загрузочные люки; 5—вагонетка; 6—спускной лоток; 7—заслонка загрузочного лотка; 8—склад угля; 9—электролебедка для откатки вагонов; 10—паровое отопление; 11—вагон

ными воронками транспортера. После этого производится открытие люков, и уголь также самотеком поступает на ленту транспортера. Далее процесс повторяется. Окончательная очистка гондолы производится одним грузчиком.

Погрузка торфа траншейным способом. На площадке (фиг. 159), где складывается груз, прорываются в земле две траншеи 7 глубиной до 1 м и шириной до 2 м с таким расчетом, чтобы вдоль каждой траншеи мог передвигаться ленточный транспортер.

Траншеи покрываются съемным деревянным настилом 8. Установка состоит из головного 15-м ленточного транспортера 2, передвигающегося вдоль погрузочного фронта, и двух транспортеров-питателей 3 — 4, передвигающихся вдоль траншей. Над траншеями установлены специальный съемный настил 8 и наклонный настил 6,

ограничивающий по бокам штабель груза. Штабель насыпается между боковыми стенками забора-воронки 9 над траншеями.

Перед погрузкой транспортеры-питатели подводятся загрузочной воронкой в траншею под настил с таким расчетом, чтобы воронка углубилась в траншею не менее чем на 1 м. После этого пластины над траншеей постепенно снимаются и груз ссыпается в загрузочные воронки транспортеров-питателей. Головной 15-м транспортер благодаря наличию узкой колеи вокруг площадки и поворотных кругов 17 при отсутствии погрузки в вагоны передается на другую сторону площадки и производит выгрузку прибывающего с разработки торфа на площадку погрузки.

Таким способом можно грузить и другие сыпучие навалочные грузы.

Перевозка торфа в контейнерах дает возможность полностью механизировать погрузку и выгрузку, увеличивает полезную загрузку подвижного состава и облегчает условия труда грузчиков. Контейнеры представляют собой особого вида ящики, в которых помещается 4 — 4,5 т, или 8,8 м³, торфа; тара контейнера 600 кг. Контейнеры имеют специальные захватные устройства, позволяющие поднимать и опускать контейнеры при помощи кранов. На двухосной платформе устанавливается три контейнера с полной загрузкой до 12—14 т против 4 — 5 т при обычном способе перевозки (фиг. 160). Порожние контейнеры доставляются к месту загрузки (болото или торфозавод) и обратно к пункту погрузки на железнодорожные платформы на специальных узкоколейных вагонетках (фиг. 161). Загрузка контейнеров на болоте производится вручную или при помощи передвижных ленточных транспортеров.

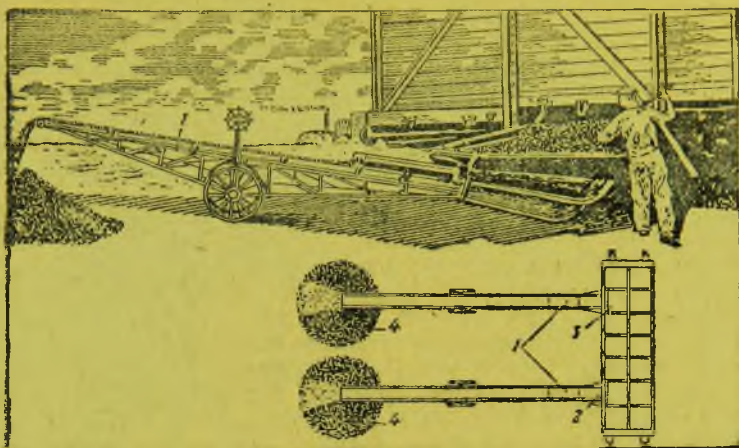
Погрузка контейнеров на платформы и снятие с них производится при помощи железнодорожных кранов (фиг. 162). Контейнер имеет специальные оси, посредством которых он подвешивается к захватной траверсе; они расположены так, что центр тяжести контейнера в грузном состоянии находится выше оси вращения; для разгрузки контейнера достаточно открыть удерживающие запоры, и он сам опрокидывается (фиг. 163).

Погрузка свеклы транспортерами. Перед погрузкой в вагоны свекла укладывается не в обычные кагаты, а на специально оборудованную площадку вдоль фронта погрузки (фиг. 164). Для того чтобы создать возможно большую высоту штабеля и тем самым обеспечить загрузку транспортной ленты само-теком, вдоль площадки устроена деревянная подпорная стенка с небольшим наклоном в сторону транспортера.

Подпорная стенка имеет сплошную дощатую обшивку. В нижней ее части устроены выпускные отверстия размером 1000 × 500 мм

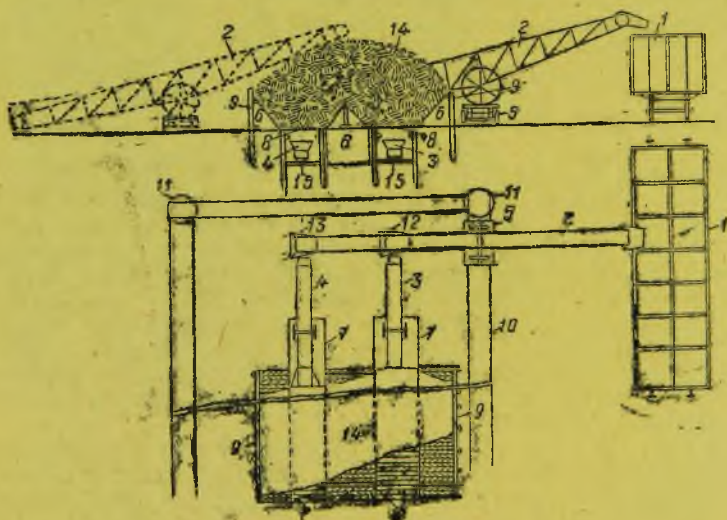


Фиг. 157



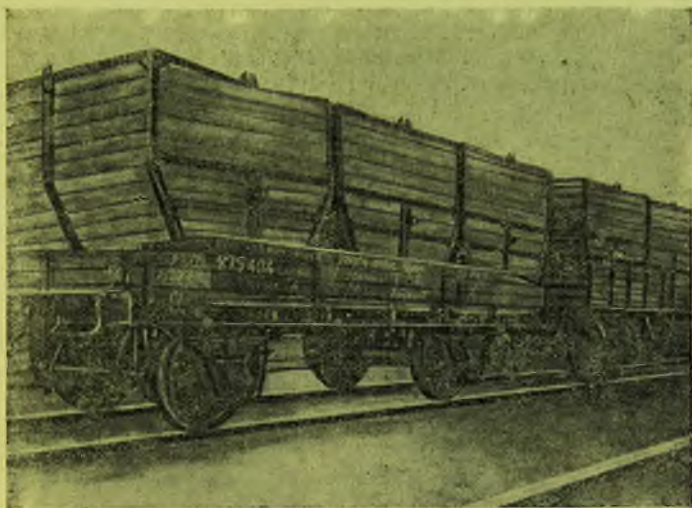
Фиг. 158

1—10-м транспортеры; 2—реконструированная загрузочная воронка для угля; 3—гондола; 4—уголь



Фиг. 159

1—вагон; 2—15-м транспортер; 3 и 4—10-м транспортеры-питатели; 5—тележка; 6—настил; 7—траншея; 8—съемный настил траншеи; 9—забор ограждения; 10—узкоколейный путь; 11—поворотные круги; 12—13—загрузочные воронки; 14—навалочный груз; 15—настил под транспортером



Фиг. 160



Фиг. 161

с откидными затворами на петлях. Через эти люки свекла самотеком поступает в загрузочные воронки транспортеров-питателей.

Для того чтобы обеспечить наибольшую загрузку транспортной ленты самотеком, транспортеры-питатели опущены в специальную выемку глубиной около 1 м ниже свекловичной площадки и расположены вдоль фронта. Ленты транспортеров-питателей движутся в противоположные стороны и направлены к середине, где находится загрузочная воронка головного 15-м транспортера. Таким образом, на погрузке свеклы занято всего три транспортера, которые соединены между собой в одно целое и перемещаются вдоль фронта



Фиг. 162



Фиг. 163

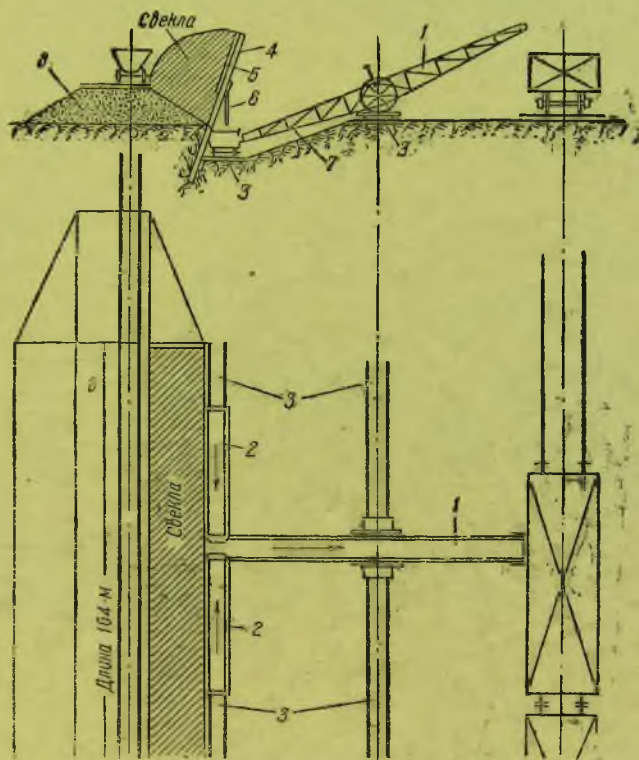
одновременно по двум узкоколейным путям. Один путь расположен в выемке для перемещения по нему транспортеров-питателей, другой — на уровне площадки для перемещения основного транспортера.

Пакетная погрузка лесоматериалов по способу Петухова заключается в следующем.

В пунктах погрузки леса заблаговременно, до подачи порожних платформ, лесоматериалы укладываются на специальной эстакаде в пакет. Вес и размеры каждого такого пакета соответствуют грузоподъемности одной железнодорожной платформы. Деревянная эстакада устраивается вдоль погрузочного пути (фиг. 165). Высота ее 1 300 мм от головки рельса, а ширина должна быть не менее 4 м. Длина эстакады может быть различна: для погрузки одного-двух вагонов или целых составов (50 — 60 вагонов). Таким образом,

на эстакаде может находиться столько пакетов, на сколько вагонов одновременной погрузки рассчитана длина эстакады.

После подачи платформ под погрузку пакеты при помощи специальных роликовых цепей и ручных лебедок передвигаются на платформы; когда пакеты установлены на платформах, крепление их производится обычным порядком.



Фиг. 164

1—транспортёр; 2—питатели; 3—узкоколейные тележки; 4—подпорная стенка; 5 и 6—за-
творы; 7—выемка; 8—разгрузочная насыпь

Опыт показывает, что при правильной организации работ весь процесс пакетной погрузки как отдельной платформы, так и целого маршрута в составе 40 — 50 вагонов может продолжаться не более 20 — 25 мин. Для погрузки одного пакета достаточно двух рабочих.

Агрегат для пакетной погрузки системы Петухова имеет следующее устройство.

На деревянной эстакаде укреплены постоянные подкладки высотой 200 мм. Количество этих подкладок определяется из расчета три

штуки на один пакет. Подкладки служат для того, чтобы на них укладывать роликовые цепи, по одной на каждую подкладку. Роликовая цепь (фиг. 166) состоит из двух звеньев, соединенных шарниром. Одно звено укладывается на подкладке эстакады, а другое (откидное) на железнодорожной платформе перед началом погрузки. Каждая роликовая цепь имеет 20 роликов. Роликовая цепь предназначена для перемещения лесоматериалов с эстакады на платформу. Для того чтобы ролики катились легче и не вдавливались в поверхность пола платформы под влиянием большой нагрузки, под них подкладываются



Фиг. 165

специальные шины, изготовленные из полосового железа толщиной 8 мм и шириной 300 мм.

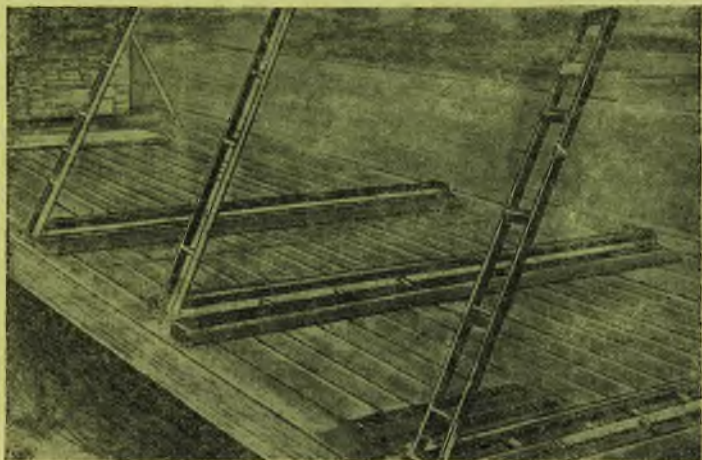
Перед началом укладки лесоматериалов на эстакаде на каждую роликовую цепь укладывается посадочный вал, представляющий собой железный стержень круглого сечения диаметром 50 мм и длиной 3 м. На одном конце посадочного вала имеется захватный крюк, который сцепляется с тяговым тросом при перемещении пакета; на другом конце имеются отверстия для кантовки вала при помощи специального ломика.

Перемещение пакета с эстакады на платформу производится при помощи двух ручных лебедок (фиг. 167) и тяговых стальных тросов. На концах тросов имеются вилки, которые накидываются на захватные крюки посадочных валов.

После того как пакет перемещен с эстакады на платформу, двое рабочих, каждый у одной из крайних роликовых цепей, при помощи железных ломиков, продетых в отверстия крайних посадочных валов,

вывертывают их в сторону. Посадочные валы при этом соскакивают с роликовых цепей, а весь пакет опускается и садится на заранее уложенные на платформе подкладки, высота которых несколько больше высоты роликовых цепей, но не меньше высоты роликовой цепи с находившимся на ней посадочным валом.

В целях обеспечения безопасности работ и предохранения пакета от развала во время передвижения с эстакады на платформу необходимо прежде всего установить стойки со стороны рабочих, занятых у лебедок. Перед каждой погрузкой тросы лебедок обязательно должны быть осмотрены дежурными слесарями. В случае обнаружения неисправностей ни в коем случае нельзя начинать работу на данной лебедке, пока дефект не будет устранен.



Фиг. 166

Крючки у цепей лебедки необходимо прочно закрепить за головку рельса во избежание соскакивания их под нагрузкой. При погрузке пакетами круглого леса и труб сверху пакета по концам надеваются скобы, свисающие концы которых должны захватывать не менее двух рядов (фиг. 168).

Пакетный способ погрузки с успехом может применяться при перевозке таких грузов, как рельсы, трубы, балки и т. п.

Укладка материалов в пакеты производится механизированным способом при помощи перегружателей (фиг. 169) или кранов (фиг. 170).

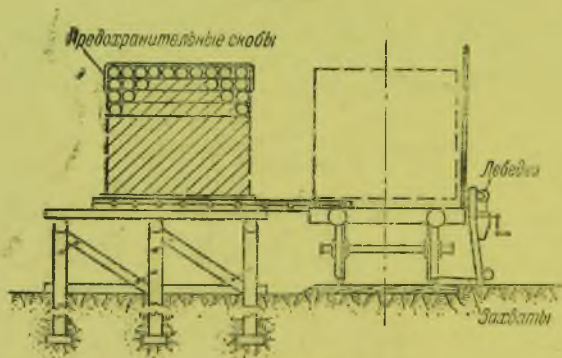
Разгрузка пиломатериалов краном производится при помощи троса.

В тех случаях, когда пиломатериал погружен с прокладками, работа сводится к застропке отдельных пачек тросами и укладке их на площадку на прокладках.

Когда пиломатериал погружен без прокладок, работа по разгрузке производится при помощи вспомогательного троса. Стропальщики вывешивают один конец пакета крапом при помощи вспомогательного



Фиг. 167



Фиг. 168

троса и подкладывают под конец пакета основной трос. После вывешивания второго конца пакет оказывается связанным, поднимается крапом и передается к месту складирования (фиг. 171).

Погрузка бревен в ручную. До погрузки производится сортировка бревен по длине и толщине с таким расчетом, чтобы

бревна можно было грузить рядами, комлями в разные стороны. Далее затесывается и устанавливается три стойки с противоположной фронту погрузки стороны платформы.

Подъем бревен на платформу производится при помощи двух канатов (фиг. 172).

Концы канатов закрепляются за скобы платформы со стороны установленных стоек и перебрасываются через платформу к погружаемым бревнам.

Два грузчика, находящиеся у штабеля, готовят бревно и обхватывают его канатами. Четыре грузчика с обратной стороны фронта погрузки по команде одного из грузчиков, находящегося



Фиг. 159

на платформе, подтягивают бревно по следам. Когда бревно погружено на платформу, грузчики укладывают его на место, перекладывая каждый ряд прокладками.

После укладки каждого ряда на платформе крайние бревна для устойчивости подклиниваются. Грузчики, работающие внизу у штабеля бревен, не должны находиться между следами, так как при подъеме бревна на платформу оно может сорваться вниз.

Категорически запрещается задерживать или поправлять поднимаемые бревна туловищем, руками или ногой.

Выгрузка бревен вручную. Перед началом разгрузки бревен необходимо обратить внимание на состояние бревен на платформе. Бревна, даже правильно уложенные при погрузке, в пути от толчков и тряски перемещаются и распирают установленные стойки.

Часто для облегчения и ускорения работы грузчики обрубают или выколачивают все стойки со стороны выгрузки. Это нередко вызывает развал бревен и несчастные случаи с людьми. Поэтому обрубание и выколачивание стоек при выгрузке бревен должны быть категорически запрещены.

Работа производится следующим образом. С противоположной стороны фронта выгрузки стойки на платформе подпираются слегами-подпорами; со стороны фронта выгрузки к двум крайним стойкам при-



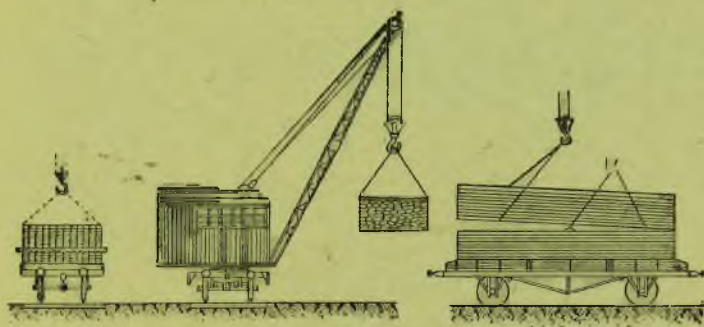
Фиг. 170

ставляются слеги-подпоры несколько ниже уровня второго сверху ряда бревен; кроме этого, по бортам платформы устанавливается еще две слеги. Далее со стороны фронта выгрузки вынимается средняя стойка, а крайние спиливаются на уровне второго сверху ряда бревен.

Перед спиливанием стоек необходимо проверить, заклинены ли крайние бревна.

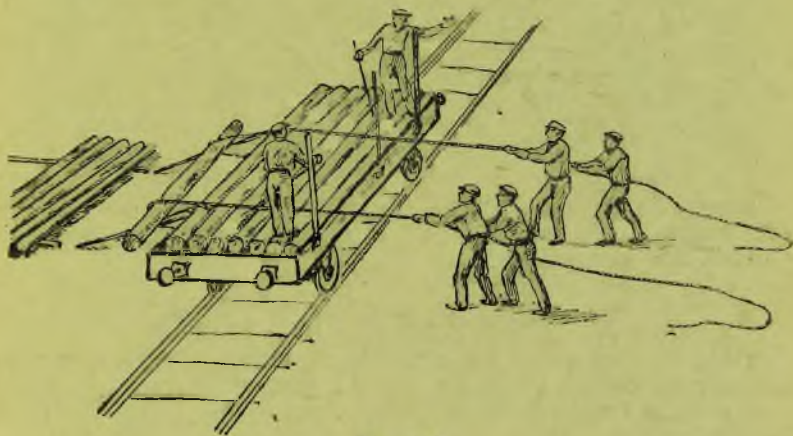
Процесс выгрузки бревен с платформы показан на фиг. 173. Два грузчика, стоя на платформе, спускают бревна по слегам, а два других грузчика, стоящие внизу, откатывают бревна, отходя в стороны в момент скатывания бревна.

Когда верхний ряд выгружен, производится перестановка слег, повторное спиливание стоек на уровне третьего сверху ряда и выгрузка следующего ряда бревен тем же порядком.



Фиг. 171

Таким образом, выгрузка ведется примерно до половины всего уложенного штабеля бревен, после чего стойки вынимают и скатывают следующие ряды бревен.

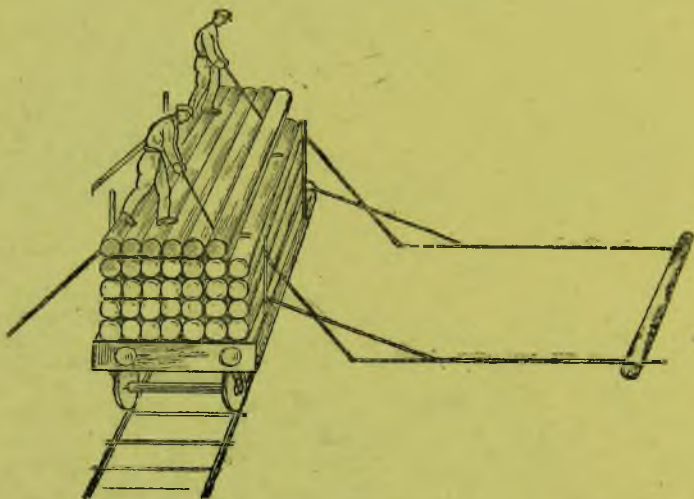


Фиг. 172

Выгрузка досок вручную. При выгрузке досок выколачивание и срубание стоек запрещены во избежание развала груза. Выгрузка производится в таком порядке. Вначале стойки подпираются слагами-подпорами как со стороны фронта выгрузки, так и с обратной стороны. Далее стойки освобождаются от верхнего крепления и спиливаются сверху на четверть своей высоты. После этого

два грузчика, находящиеся на платформе, спускают доски по слегам вниз, а два других грузчика, находящиеся внизу, берут сброшенные на землю доски и укладывают их рядами по габариту.

Все грузчики должны работать согласованно со своими товарищами, чтобы не получить ушибов. Грузчики, работающие внизу, должны находиться по сторонам, вне фронта выгрузки.



Фиг. 173

В процессе работы стойки укорачивают еще раз до половины высоты сверху, а выгрузка продолжается до половины штабеля, после чего стойки вынимаются.

2. Перевозка зерновых хлебных грузов

Общие положения. Прием к перевозке зерновых, бобовых, масличных культур, а также продуктов переработки зерна по железным дорогам производится исключительно от Заготзерно или по его удостоверениям.

Составление плана перевозок зерновых грузов и учет выполнения плана производятся в тоннах и вагонах.

Рожь, пшеница, овес, ячмень, гречиха, кукуруза, горох, фасоль, бобы, чечевица, полба, суржа, рис, нерушенный, люпинус, вика, подсолнечное семя, мельничные зерновые отходы, отруби, семя анисовое, соя в зерне допускаются к перевозке по железным дорогам насыпью при дверных заграждениях (щитах).

Другие зерновые грузы допускаются к перевозке насыпью только в чехлах или при оклейке вагона внутри бумагой.

Подготовка и осмотр вагонов. Под погрузку зерновых грузов подаются вполне исправные и очищенные, а в необходимых случаях и промытые вагоны, которые до подачи под погрузку осматриваются весовщиком железной дороги.

Работник Заготзерно, ответственный за погрузку, обязан перед погрузкой убедиться, что вагоны и щиты очищены, не заражены амбарным вредителями, не имеют отверстий и щелей, через которые может произойти утечка или подмочка зерна.

Дезинфекция вагонов и щитов после перевозки зараженных хлебных грузов производится за счет получателя. Зараженность вагонов или грузов должна быть удостоверена сертификатами Государственной хлебной инспекции (ГХИ) или качественными удостоверениями Заготзерно, начальниками баз (складов) Заготзерно или техноруками Заготзерно по качеству.

На покрытие расходов железных дорог по производству дезинсекции вагонов и щитов взыскивается сбор в размере 9 руб. с двухосного вагона, 17 руб. с четырехосного вагона и 1 руб. с каждого щита.

Сбор этот взыскивается при производстве дезинсекции до погрузки хлебных грузов с отправителя и при производстве дезинсекции после выгрузки их — с получателя.

Дезинсекция вагонов и щитов, связанная с перевозкой хлебных грузов системы Наркомзаг, производится средствами этих органов, и установленные сборы за дезинсекцию в таких случаях не взыскиваются.

За предоставление органам Наркомзаг паровозов для производства дезинсекции паром взыскивается плата по 6 р. 50 к. за каждые 15 мин. работы паровоза, считая неполные 15 мин. за полные.

При производстве дезинсекции до погрузки или после выгрузки установленные сборы взыскиваются по квитанциям разного сбора.

При обнаружении зараженного зерна в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении сбор за дезинсекцию вагона из-под выгрузки в пункте перевалки с железной дороги на воду вносится станцией перевалки в накладную и взыскивается с получателя станцией или пристанью назначения.

Удостоверение доброкачественности зерна. Зерновые грузы должны предъявляться к перевозке при сертификатах ГХИ или при качественных удостоверениях Заготзерно (Главмукá) или органов НКО (заведующий складом и военно-санитарный врач) при отправлении со складов НКО. При отсутствии этих документов дорога обязана отказать в приеме груза.

Проверка качества зерна органами ГХИ может производиться только в пунктах погрузки, перевалки и выгрузки.

Определение и проверка веса. Весы отправителей и получателей (Заготзерно и Главмукá), на которых производится взвешивание отправляемых и прибывающих хлебных грузов, приписываются к станциям железных дорог.

Ответственность за исправное состояние весов несет заведующий (директор) пункта и предприятия.

Железная дорога осуществляет контроль за техническим состоянием приписанных весов и в случаях их неисправности предъявляет требование о немедленном исправлении, а до исправления должна временно снять весы с приписки.

Вес погружаемого груза записывается в амбарный журнал или в книгу отвесов весовщика Заготзерно, а также в книгу приема грузов станции.

Вес груза указывается в накладной и подписывается весовщиком дороги или Заготзерно в зависимости от того, на чьих весах взвешивался груз. Весовщик железной дороги в приеме груза расписывается на обороте накладной. Фамилии весовщиков должны быть указаны четко и разборчиво.

При погрузке груза средствами Заготзерно или Главмуки весовщик Заготзерно (Главмуки) обязан принимать все необходимые меры, исключаящие возможность потери зерна, и тщательно вычищать все зерно из вагонов при выгрузке.

Прибывшие на станцию назначения вагоны после подачи их под выгрузку тщательно осматриваются ответственным весовщиком Заготзерно совместно с весовщиком дороги. Вскрытие вагона и выгрузка производятся обязательно в присутствии весовщика дороги.

Вес груза, прибывшего в исправных вагонах, за исправными пломбами станции отправления, проверяется по требованию грузополучателя в пределах 15% суточного прибытия вагонов.

Вес груза, прибывшего в неисправных вагонах, за неисправными пломбами или за пломбами попутной станции, проверяется на весах станции весовщиком дороги в присутствии весовщика получателя.

Результаты проверки при недостатке или излишке веса против указанного в накладной оформляются актом за подписями заведующего пунктом Заготзерно, весовщика Заготзерно, начальника станции и весовщика дороги.

В случае обнаружения недостачи веса груза, прибывшего в исправных вагонах с исправными пломбами, при отсутствии признаков утечки зерна расследование производится дорогой совместно с Заготзерно на станции назначения и на станции отправления. При этом обязательно производится проверка правильности весов и взвешивания как в пункте отправления, так и в пункте назначения.

Таким же путем производится расследование при обнаружении излишков груза.

Начальник станции отправления в присутствии отправителя должен производить периодически контрольную перевеску загруженных зерном вагонов. О результатах контрольной перевески составляется акт.

Маркировка и пломбировка. Весовщик Заготзерно или Главмуки обязан прикрепить к стойке вагона у двери (внутри вагона) список лиц, производивших погрузку, с указанием времени погрузки, номера вагона, пункта отправления, назначения и получателя груза. Эти листки заменяют маркировку груза, поэтому весовщику следует строго следить за помещением их внутри вагонов.

По окончании погрузки вагон пломбируется весовщиком железной дороги. Ответственность за целостность пломбы и сохранность груза

до момента уборки вагонов с путей отправителя лежит на последнем.

Погрузка и выгрузка зерна. В пунктах большой погрузки зерна имеются элеваторы, представляющие собой зернохранилища, оборудованные специальными подъемно-транспортными механизмами. Элеваторы являются наиболее совершенными устройствами с точки зрения погрузки зерна.

Зерно, поступающее из колхозов и совхозов на автомашинах и по водах, разгружается в приемные ямы, откуда при помощи транспортеров и вертикальных ковшевых норий перемещается по элеватору и поднимается в специальные закрома-силосы, где и хранится до момента погрузки на железную дорогу. Для погрузки зерна в вагоны из силосов устроены самотечные трубы. В силу того, что силосы элеватора обычно имеют большую высоту, зерно по этим трубам поступает в вагон самотеком, т. е. под действием собственного веса, либо непосредственно через двери либо через люки. Другие погрузочные механизмы на элеваторах применяются сравнительно редко.

Элеваторы имеются лишь в пунктах массовой погрузки хлеба. Наряду с этим зерно в огромном количестве грузится на таких станциях, где ни элеваторов, ни других специальных механизмов нет. Это обычно промежуточные станции, где погрузка зерна имеет сезонный характер. В период перевозок хлеба нового урожая на этих станциях погрузка зерна сильно возрастает, а затем постепенно сокращается. Обеспечение правильной и успешной погрузки зерна в период массовых его перевозок имеет огромное значение для всего народного хозяйства. Поэтому погрузку зерна необходимо организовать так, чтобы оно было перевезено быстро и без потерь.

В связи с этим при погрузке зерна на станциях, где нет элеваторов, наиболее широкое распространение получили передвижные ленточные транспортеры с организацией работы на них по методу Блидмана.

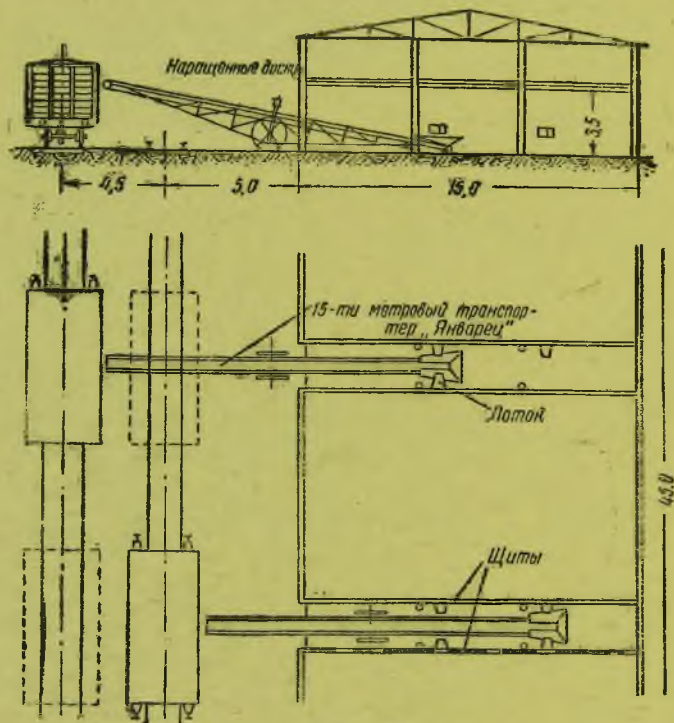
Погрузка зерна в вагоны через люки щитов, установленных в складе. До загрузки склада зерном внутри него против дверей устанавливаются поперечные деревянные щиты высотой от 3,5 до 4 м; щиты устанавливаются двумя рядами таким образом, чтобы между ними был проход для установки и передвижения транспортеров. Каждый щит имеет два люка, расположенные на уровне верхней грани загрузочной воронки. Транспортер устанавливается в проходе между щитами так, чтобы загрузочная воронка находилась под люками. После подачи вагонов с обеих сторон транспортера открываются люки, и зерно самотеком по лотку поступает в воронку транспортера, полностью загружая ленту (фиг. 174).

Если расстояние между одним из люков щита и вагоном превышает длину одного транспортера, то в проходе устанавливаются в цепочку дополнительные транспортеры-питатели (фиг. 175).

Выгрузка зерна из вагона в склад. Организация работ при выгрузке зерна из вагонов в склад при помощи ленточных транспортеров может быть различна. Однако во всех случаях высота загрузочной воронки транспортера должна быть ниже уровня пола вагона и ширина воронки должна быть больше ширины двери вагона

с таким расчетом, чтобы зерно полностью и без потери попадало на транспортер.

После открытия двери вагона транспортерщик производит пуск транспортера, грузчики открывают люк хлебного щита, и зерно самотеком поступает на транспортер. Когда зерно перестает высыпаться самотеком, в вагон входят два грузчика, которые подают груз к люку щита. После освобождения переднего щита от зерна он снимается и



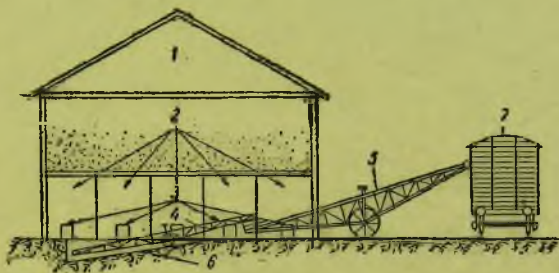
Фиг. 174

грузчики подгребают зерно от торцевых стенок вагона и подают его в воронку транспортера (фиг. 176).

Выгрузка зерна одновременно из трех вагонов. Средний вагон выгружается в воронку головного транспортера, а крайние вагоны — на 7,5-м транспортеры-питатели, которые передают зерно на ленту головного транспортера. Для загрузки более отдаленных частей склада применяют зернопульты. Зерно на зернопульты поступает с головного транспортера. Когда отдаленные части склада будут загружены зерном, зернопульты отставляются, и зерно поступает на склад непосредственно с головного транспортера. На-

конец, когда надо заполнить ближайшую часть склада, зерно выгружается только из одного вагона при помощи зернопульта (фиг. 177).

Погрузка и выгрузка зерна вручную производятся при помощи мешков. Для обеспечения быстрой засыпки зерна в мешок и повышения производительности труда применяется особый совок конструкции Калмыкова и Ефименко. Основное отличие этого

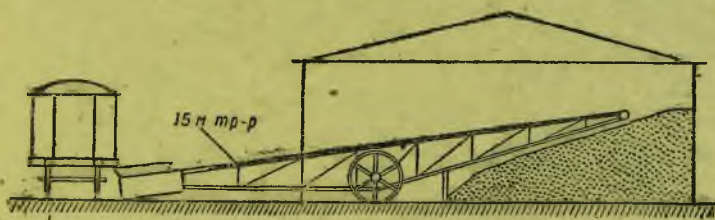


Фиг. 175

1—крытый пакгауз; 2—хлебные щиты; 3—люки в щитах; 4—транспортёр типа «Ммаг»; 5—транспортёр «Январец»; 6—специальный котлован; 7—вагон.

совка от других обычных совков заключается в том, что он не имеет задней стенки и представляет собой как бы круглую воронку. Вес его 2,5 кг. Изготавливается совок из кровельного железа, а две его ручки — из круглого или полосового железа (фиг. 178).

Насыпка зерна в мешки производится так. Грузчик, слегка погрузив совок в кучу зерна, натягивает мешок на задний конец совка,

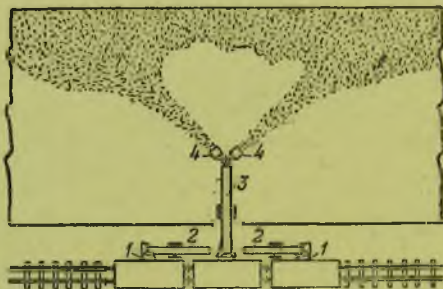


Фиг. 176

а для того чтобы мешок не соскочил, правой рукой захватывает его вместе с небольшой ручкой, имеющейся на совке.левой рукой грузчик берется за основную верхнюю ручку и одним движением снизу от пола вверх наполняет мешок зерном, после чего загруженный мешок снимается с совка, переставляется в сторону, а совок снова погружается в зерно для новой насыпки.

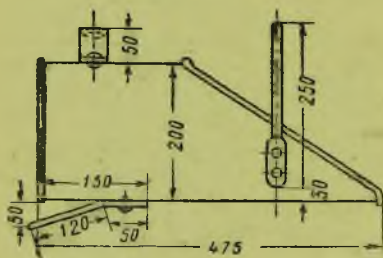
Механической лопатой Кларка выгрузка зерна производится так. Грузчик углубляет лопату-щит в зерно и дает

ей направление к двери вагона. Лебедка, приводимая в действие мотором, наматывает трос и тянет лопату к двери вагона. Когда щит доходит до двери, лебедка автоматически выключается и далее не тянет щита. Затем рабочий оттягивает лопату внутрь вагона и снова углуб-

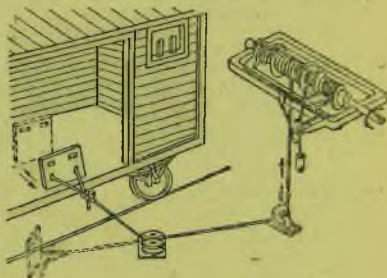


Фиг. 177

1 — вагонный лоток; 2 — транспортер-питатель; 3 — головной транспортер; 4 — вершук



Фиг. 178



Фиг. 179

ляет ее в зерно; при этом трос свободно разматывается на лебедке. Автоматически включаясь, лебедка снова тянет щит к двери, и т. д. (фиг. 179):

3. Перевозка грузов в вагонах-цистернах (наливом)

Жидкие грузы могут перевозиться по железным дорогам или в таре или же наливом в цистернах.

Все эти грузы разбиты на две категории: первая — опасные наливные грузы, требующие при перевозке особых мер предосторожности, и вторая — прочие наливные грузы, не относящиеся к числу опасных и перевозимые на общих основаниях.

О п а с н ы е н а л и в н ы е г р у з ы в свою очередь разделены на три группы:

1) легковоспламеняющиеся жидкости, например бензин, спирт винный, керосин и пр.; эта группа делится по роду груза на два разряда:

наиболее опасные грузы — спирт винный, лигроин, сырая нефть, и менее опасные — керосин, пиронафт, мазуты и пр.;

2) едкие жидкости, например серная кислота, азотная кислота и пр.;

3) сжиженные газы.

К числу неопасных наливных грузов отнесены масла растительные, гудрон, патока и др.

Вагоны-цистерны подаются под перевозку наливных грузов в порядке плана погрузки. За несвоевременную подачу вагонов-цистерн под налив железная дорога несет материальную ответственность. В свою очередь отправитель несет материальную ответственность за несвоевременный налив цистерн, уплачивая штраф за каждый час задержки цистерн сверх установленного срока в порядке ст. 78 Устава железных дорог.

В тех пунктах, где производится налив груза в большом количестве, перевозка их должна совершаться отправительскими маршрутами.

Для налива жидкости в цистерны на станциях отправления и для слива на станциях назначения отводятся особо приспособленные места, в большинстве же случаев эти операции производятся на складах предприятий.

Места налива или слива легковоспламеняющихся грузов должны быть удалены не менее чем на 50 м от складов и главнейших станционных сооружений, 100 м от жилых домов и 125 м от мест погрузки, выгрузки и хранения взрывчатых грузов.

Пломбирование цистерн, загружаемых нефтяными грузами, производится весовщиком железной дороги пломбировочными тисками установленного на дорогах образца с оттисками нефтебазы Главнефтебывта. О наложении пломб вносится запись в книгу пломбировки вагонов. Пломбировочные тиски и книга пломбировки хранятся у директора нефтебазы. Данные о пломбах в вагонном листе заверяются подписями весовщика дороги и представителя нефтебазы. В накладной, под наименованием груза отправитель указывает «за пломбами отправителя».

Пломбировочные тиски, пломбы и бечева изготовляются или приобретаются дорогами за счет грузоотправителя и отпускаются по себестоимости.

Очистка и промывка цистерн, подаваемых дорогой под налив, производятся средствами и за счет железной дороги. «Недослитые и неочищенные цистерны, поданные дорогой отправителю, не засчитываются в счет выполнения дорогой плана перевозок» (Устав железных дорог, ст. 84).

Цистерны при погрузке должны заполняться в соответствии с их подъемной силой и с таким расчетом, чтобы грузом была занята вся цилиндрическая часть вагона-цистерны не ниже основания колпака цистерны. Невыполнение этого условия угрожает безопасности движения поездов вследствие волнообразного движения жидкости при толчках. Впускные и выпускные отверстия вагонов-цистерн после налива (также слива) должны быть закрыты совершенно плотно, причем на затворе у колпака цистерны должна быть наложена пломба. Если

окажется, что цистерна загрязнена снаружи налитым в нее продуктом, отправитель обязан очистить ее от загрязнения.

Все цистерны специализированы по родам грузов, и на каждой цистерне имеется трафарет, указывающий, для перевозки какого продукта она предназначена: «нефтяная», «керосиновая», «бензиновая», «кислотная» и т. п. Подача цистерн под налив должна производиться строго в соответствии с их назначением. Нарушение этого правила может вызвать или порчу продукта (например, налив светлых продуктов в непромытую мазутную цистерну), или повреждение цистерны (например, налив едких кислот в обыкновенную цистерну вызывает быстрое разъедание котла цистерны и течь), или невыполнение государственного плана перевозок, так как отправитель может отказаться от налива в несоответствующую цистерну. Поэтому необходимо строго наблюдать за тем, чтобы порожние цистерны направлялись в пункты налива согласно специализации и трафаретам приписки.

Получатель обязан слить и очистить цистерну в установленный срок; за каждый час задержки сверх установленного срока с него взывается штраф в порядке ст. 78 Устава железных дорог.

«Железная дорога не принимает от получателей недослитых и неочищенных цистерн, причем получатель уплачивает штраф в размере 50 руб. с цистерны за каждый час простоя с момента обнаружения недослива или неочистки до полного слива или очистки цистерн» (Устав железных дорог, ст. 84).

Для контроля за своевременным и полным сливом цистерн, согласно приказу НКПС, на всех станциях слива должны быть выделены опытные работники, ответственные за своевременный и полный слив цистерн.

Прием от грузополучателей цистерн с неслитыми остатками продуктов, а также цистерн с незакрытыми крышками колпаков запрещен. Допускается прием от грузополучателей цистерн после слива тракторного и осветительного керосина, автомобильного бензина, лигроина, дизельного топлива и мазута с остатками продукта не более 3 см. В случае отказа получателя от слива остатков, превышающих 3 см, составляется акт и материал немедленно направляется прокуратуре для привлечения виновных к ответственности в порядке ст. 78 Устава железных дорог.

В документах на все порожние цистерны начальник станции слива обязан сделать отметку «цистерна слита полностью и очищена».

На станции налива при обнаружении порожних цистерн с большими остатками неслитых нефтепродуктов составляется акт, который направляется начальнику грузовой службы дороги слива для привлечения виновных к ответственности.

На станциях слива и в пути следования порожних цистерн запрещено делать какие-либо исправления в пересылочных ведомостях и грузовых документах на порожние цистерны. Исправление допускается только при изменении станции назначения цистерн в пути следования согласно регулировочному заданию. В таких случаях в документах исправляется станция назначения с ссылкой на дату и номер

регулирующего задания, на основании которого изменено назначение цистерны.

Пункты налива и слива подразделяются на механизированные и немеханизированные.

Пунктами механизированного налива и слива считаются те пункты, где налив цистерн через колпак производится самотеком из хранилищ или при помощи механических насосов, приводимых в действие паром, электричеством или двигателем внутреннего сгорания, а слив из цистерн — самотеком через нижнее сливное отверстие или при помощи тех же механических насосов.

Пунктами немеханизированного налива или слива считаются те пункты, где налив или слив продукта из цистерн производится при помощи ручных насосов.

Срок налива или слива устанавливается по договору между дорогой и отправителем или получателем для всей одновременно подаваемой партии цистерн в пределах фронта налива или слива.

Для пунктов механизированного налива или слива фронт устанавливается железной дорогой по соглашению с грузоотправителем или получателем в зависимости от грузооборота каждого пункта.

Фронт слива в тех пунктах, куда прибывают цистерны целыми маршрутами, должен обеспечивать слив всего маршрута в срок не свыше 6 час. Для пунктов ручного налива или слива фронт определяется количеством сливных или наливных точек (колонок, хоботов) для каждого продукта, к которым одновременно могут быть присоединены цистерны для слива или налива.

Сроки налива и слива для всей одновременно поданной партии цистерн по фронту не должны превышать:

1) для налива: а) в пунктах механизированного налива независимо от грузоподъемности цистерн и рода продукта — 2 часа; б) в пунктах немеханизированного налива независимо от рода продукта: для двухосных цистерн — 2 часа, для четырехосных цистерн — 3 часа;

2) для слива: а) в пунктах механизированного слива, в том числе самотеком, для цистерн грузоподъемностью до 20 т — 1 ч. 15 м., для цистерн грузоподъемностью свыше 20 т — 2 часа; б) в пунктах немеханизированного слива для цистерн грузоподъемностью до 20 т — 2 часа, для цистерн грузоподъемностью свыше 20 т — 4 часа.

Цистерны с грузами, прибывающими целыми маршрутами, должны быть слиты в срок не свыше 6 час.

В случае прибытия цистерн с нефтепродуктами без пломб или перегруженных в пути получателю предоставляется дополнительный срок в 35 мин. для производства анализа. Такой же дополнительный срок в 35 мин. предоставляется для анализа прибывших сортовых бензинов: бензина первого сорта, авиабензинов, «экстра», «калоша» и «нафта».

В случае затруднения слива в холодное время года при температуре ниже -5° и необходимости разогрева сгущающихся грузов начальнику грузовой службы предоставляется право, по заявлению получателя, после предварительной проверки увеличивать сроки слива, но не свыше 10 час. для всей одновременно поданной по

фронту партии цистерн при условии использования получателем полностью всех средств подогрева.

Увеличение срока слива допускается только по следующим грузам: 1) аммиачная вода; 2) асидол; 3) бензол; 4) битум; 5) глицерин; 6) гудрон; 7) жиры тюлений, других зверей и рыбий; 8) каустик жидкий; 9) лак жидкий; 10) мазут флотский; 11) мазуты, имеющие вязкость по Энглеру от 10 до 80; 12) масла: шпалопрониточное (креозот), хлопковое, касторовое, каменноугольное, машинное, цилиндрическое, авиационное, моторное, компрессорное, морское, автол, нигрол, вапор, брайтсток, судовое, вискозин, цилиндрическое, компаунд, кальциевое мыло, эмульсион; 13) моторное топливо М-4 и М-5; 14) мылонафт; 15) нефтяной пек; 16) олеум; 17) парафин; 18) патока; 19) петролатум; 20) полугудрон; 21) саломас; 22) салолин; 23) силикат жидкий; 24) смола нефтяная и каменноугольная.

При затруднениях со сливом наиболее сгущающихся грузов в другое время года при температуре наружного воздуха выше -5° начальник грузовой службы может, по заявлению получателя, после предварительной проверки увеличивать установленные сроки слива, но не более чем на 2 часа для всей одновременно поданной партии цистерн при условии использования получателем всех имеющихся средств подогрева.

К наиболее сгущающимся грузам относятся: 1) битум; 2) гудрон; 3) полугудрон парафинистый; 4) мазуты, имеющие вязкость по Энглеру от 20 до 80; 5) масла: автол «18», брайтсток, вапор «Т», вискозин «З», нигрол, цилиндрическое «б», эмульсол, цилиндрическое, компаунд; 6) моторное топливо М-5; 7) парафин; 8) петролатум; 9) саломас; 10) салолин; 11) смола каменноугольная и нефтяная.

Перевозка кислот производится с соблюдением условий, предохраняющих цистерны от порчи.

Перевозка кислот совершается или в специальных цистернах или в обыкновенных цистернах, приспособленных для этой цели.

На обыкновенных железных цистернах, приспособленных под перевозку кислот, с обеих сторон наносится желтая полоса шириной 500 мм, а на торцевых сторонах — той же краской квадрат размером в 1 м; на квадратах и центральной части поясных полос с обеих сторон котла наносятся трафареты буквами высотой 150 мм черной краской:

Опасно Опасно Опасно
«серно-кислотная», «меланж», «олеум»

(в зависимости от того, под какую кислоту предназначена цистерна), «Срочный возврат», «ст. ж. д.» (станция приписки цистерны и наименование дороги).

В пунктах приписки цистерн у начальника станции ведется книга, в которую заносится пономерный список приписанных цистерн, с отметкой даты приписки, снятия с учета каждой цистерны и причин этого снятия.

Для контроля за своевременным возвратом цистерн начальник станции приписки заводит учетные карточки на каждую цистерну. В этих

карточках отмечаются каждый раз дата отправления цистерны с грузом, станция назначения и дата возвращения цистерны на станцию приписки.

Оставление цистерн с незакрытыми плотно крышками колпаков на путях запрещается. В случае обнаружения на путях предприятия кислотной цистерны с открытой крышкой колпака она должна быть немедленно закрыта. Об этом работники станции совместно с работниками предприятия приписки составляют акт. Случай обнаружения цистерн в таком состоянии расследуется и виновные привлекаются к строгой ответственности.

Для налива и слива кислот на предприятиях промышленности особой комиссией отводится специальное место, которое должно содержаться в чистоте. Прилегающая территория очищается от мусора органического происхождения. Необходимые противопожарные и санитарные мероприятия согласовываются с местной пожарной охраной и санитарным надзором.

Налив и слив кислот всегда производятся средствами отправителя или получателя на их складах. Для наблюдения за наливом, сливом, а также за состоянием находящихся на путях предприятий промышленности цистерн директора предприятий выделяют ответственных работников, фамилии которых должны быть сообщены в письменной форме начальнику станции налива или слива кислоты.

Начальник станции налива или слива выделяет опытных весовщиков для наблюдения за выполнением установленных технических условий перевозки кислот.

При постановке цистерн под налив или слив они закрепляются башмаками или другими подкладками (шпалами) во избежание сдвига их во время налива или слива.

Перед открытием цистерн крышки колпаков должны быть тщательно очищены от снега.

В накладной как на груженую, так и на порожнюю цистерну в графе «Наименование груза» указываются фамилии ответственного представителя предприятия, сдавшего цистерну к отправлению, и работников станции и вагонной службы, принявших такую цистерну.

Промывка цистерн из-под кислоты является очень вредной операцией для здоровья обслуживающего персонала и поэтому допускается только в особо исключительных случаях и только при наличии данных анализа лаборатории предприятия, подтверждающих необходимость промывки.

При наличии в цистерне остатков чистой кислоты они в случае необходимости должны быть полностью слиты через штуцер, с тем чтобы налив можно было произвести без промывки цистерны.

Остатки меланжа из цистерн удаляются путем отсоса при посредстве вакуумной установки.

При наличии в цистерне загрязненных осадков, в результате которых налив согласно анализу лабораторий предприятия окажется невозможным без промывки, последняя производится средствами предприятия приписки за счет получателя.

В случае прибытия из-под слива на станцию налива цистерн без пломб получателя и необходимости промывки таких цистерн по заклю-

чению лаборатории предприятия промывка производится средствами предприятия за счет железной дороги.

При промывке цистерн за счет получателя начальник станции, по требованию предприятия приписки цистерн, составляет акт о производстве промывки.

В цистерны, выделенные под перевозку кислот, допускается налив лишь той кислоты, для которой предназначена та или другая цистерна согласно имеющемуся на ней трафарету.

В цистернах, предназначенных для серной кислоты, разрешено перевозить кислоту Gloverную и башенную, а также купоросное масло.

В цистернах, предназначенных для перевозок смеси азотной кислоты с серной (меланжа), перевозится только эта смесь, причем приготовление смеси (меланжа) производится отправителем до налива в специально приспособленных и принадлежащих предприятию баках-меланжерах. Налив в цистерны отдельными частями (сначала азотной, а затем серной кислоты и наоборот) запрещается.

Крышки колпаков цистерн по окончании налива кислот должны быть отправителем немедленно закрыты с помещением асбестовой прокладки, закручены проволокой, а на крышки и штуцер должны быть навешены пломбы установленного на дорогах образца.

При обнаружении течи цистерны, следующей с серной кислотой или меланжем, цистерна должна быть немедленно отведена на изолированные пути для перекачки жидкостей другую такую же кислотную цистерну независимо от ее приписки к тому или иному предприятию, о чем составляется акт. Копии актов высылаются: одна — на станцию приписки вновь занятой цистерны, другая — на станцию приписки неисправной цистерны.

При невозможности произвести перекачку средствами дороги станция извещает по телеграфу или телефону (в зависимости от местонахождения неисправной цистерны) отправителя или получателя или же ближайшее предприятие налива или слива кислот Народного комиссариата химической промышленности или Народного комиссариата боеприпасов с требованием о высылке рабочих для организации перекачки.

Слив кислот должен производиться только через верх пневматическим способом или сифоном. Основной слив кислоты через штуцер запрещен. Только остаток кислоты, недоступный забирающему сифоном, спускается через нижний штуцер до полного опорожнения цистерны. При необходимости создания уклона в направлении к нижнему штуцеру нужно поднять одну сторону цистерны на домкрат или башмаки. В целях предохранения упряжного крюка от повреждения кислотой перед открытием штуцера устанавливается железный лоток для стока остатков.

После слива кислоты получатель обязан немедленно плотно закрыть крышку с постановкой асбестовой прокладки, завернуть ее барашками, поместить закрутку, закрыть плотно штуцер и опломбировать крышку и штуцер своими пломбами установленного на дорогах образца.

На каждую порожнюю цистерну отправителем составляется накладная, как на груженую цистерну; в графе «Наименование

груза» он указывает «Порожня цистерна прибыла по отправке № . . . станция. . . . ж. д.» (указать станцию отправления и дорогу), «с серной кислотой», «кислотной смесью — меланжем» или «олеумом», «слита полностью, герметически закрыта на асбестовой прокладке»; на цистерну навешиваются пломбы отправителя. В накладной указываются фамилии представителя завода, сдавшего цистерну, и работника станции, принявшего ее.

Работником вагонной службы в накладной в графе «Наименование груза» при исправности котла делается отметка: «Котел исправен»; при наличии течи котла — отметка: «Имеется течь». Кроме этого, производится обводка белой краской места течи котла. По прибытии на предприятие приписки такая цистерна ремонтируется.

Станция слива составляет на порожние кислотные цистерны дорожные ведомости и вагонные листы на общем основании.

Эфиро-эльдегидная фракция, углеводороды, кубовые остатки и дивинил как особо опасные грузы перевозятся только в специальных (типа аммиачных) цистернах отправителя.

Цистерны должны иметь следующие отличительные знаки и трафареты, нанесенные на боковой поверхности котла, на расстоянии 200 мм от ребра днища на белом фоне яркозеленой краской:

- 1) «ядовито-огнеопасно» с изображением черепа;
- 2) «остукивание котла твердыми предметами воспрещается»;
- 3) «приписана к станции ж. д.» (указывается наименование станции и дороги).

Налив и слив цистерн производятся только на складах отправителя и получателя их средствами под наблюдением ответственных лиц. Рабочие по наливу и сливу должны быть в кислородных или шланговых противогазах.

Цистерны после налива под наблюдением ответственного уполномоченного отправителя тщательно обтираются средствами отправителя, герметически закрываются и опломбировываются его пломбами установленного на дорогах образца, что каждый раз должно проверяться работниками станции.

Груз принимается к перевозке за весом отправителя.

На налитый в цистерну груз завод-отправитель составляет технический паспорт, который прилагается к накладной и передается на станции назначения получателю.

Вторичный осмотр налитых цистерн производится перед включением их в поезд. При осмотре работниками вагонной службы проверяется исправность ходовых частей, рамы и креплений котла цистерн в отношении безопасности их следования.

В случае обнаружения в пути неисправностей бака у груженой цистерны или неисправности ходовых частей, при которых она не может следовать до станции назначения, такая цистерна отводится в безопасное место на отдельные пути. Одновременно с этим начальник станции должен дать телеграмму станции отправления о высылке другой цистерны отправителя, уполномоченного им лица и рабочих с приспособлениями для перегрузки.

При необходимости ремонта ходовых частей и рамы цистерны вместе с рабочими отправителя к месту работ должен прибыть и опытный мастер, хорошо знающий как условия перевозки этих продуктов в цистернах, так и правила производства ремонта цистерн.

Ремонт котлов таких цистерн в грузе состоянии запрещен.

При ремонте ходовых частей и рам воспрещается производить удары по баку и сварочные работы под цистерной. При необходимости производства этих работ в тележках последние должны выкатываться из-под цистерны на расстояние не ближе 20 м от бака.

Цистерны как грузе, так и порожние после слива следуют при проводниках отправителя из расчета не менее одного проводника на три цистерны.

В порожних цистернах после слива образуется взрывоопасная смесь паров жидкости с воздухом; поэтому при открытии и осмотре цистерн не допускается применение открытого огня и инструментов, могущих при ударах вызвать искру.

Открытие цистерн производится только на территории завода с соблюдением установленных мер предосторожности; рабочие должны быть в кислородных противогазах.

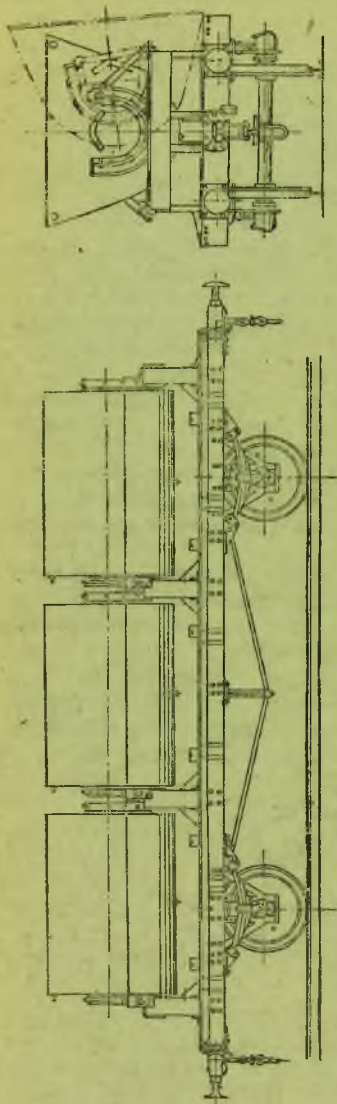
Б и т у м, б е р е з о в а я с м о л а, п а р а ф и н и другие грузы, обладающие свойством сгущения, перевозятся в специальных полувагонах-бункерах (фиг. 180), имеющих двойные стенки и приспособленных для самопрокидывания.

Самопрокидывание в грузе состоянии достигается тем, что центр вращения катков расположен ниже центра тяжести бункера.

После разгрузки центр тяжести порожнего бункера оказывается ниже центра вращения катка; поэтому бункеры после разгрузки автома-

тически возвращаются в свое нормальное (устойчивое) положение.

Для предотвращения от самопрокидывания бункеры запираются специальными натяжными крюками-зацепами.



Фиг. 180

Налив битума производится средствами отправителя на его складах. Перед наливом битума состояние бункеров в отношении чистоты проверяется отправителем. В случае обнаружения загрязненности бункеров снегом, льдом и другими посторонними предметами, а также при наличии воды бункеры должны быть очищены средствами дороги налива или средствами отправителя за счет железной дороги.

Так как незначительное наличие воды, снега или льда может вызвать бурное вспенивание горячего битума, то на чистоту бункеров должно быть обращено особое внимание.

В целях скорейшего охлаждения битума и его сгущения налив в бункеры следует производить с температурой не выше 100°.

Бункеры битумом заполняются по высоте с недоливом на 250 мм до верхних кромок бортов. Крышки бункеров после налива битума должны быть обязательно закрыты. Вес груза в накладной указывается отправителем.

Разгрузка битума производится средствами получателя на его складах. Полувагоны устанавливаются у площадки или у приемных ям, расположенных около рельсового пути. Эти площадки и ямы получателем должны быть соответственно специализированы и подготовлены (земля утрамбована), сделаны деревянные или бетонные настилы с высокими бортами во избежание расплыва битума по сторонам.

Сторона площадки, обращенная к полотну железной дороги, должна иметь более высокие борты для предохранения полотна от загрязнения битумом.

Пункты разгрузки получатель должен оборудовать паровыми подогревательными устройствами с резиновыми рукавами. Резиновые шланги присоединяются к нижним штуцерам бункеров (ко всем трем одного полувагона одновременно или же поочередно к каждому бункеру).

Пар поступает через резиновый шланг в пространство между стенками бункера от стационарной магистрали получателя битума. Выпуск пара производится через верхние отверстия (их имеется два), которые должны быть всегда открыты.

При отсутствии подогревательных устройств у получателя подогрев может производиться путем подачи пара от паровоза дороги на основании особого соглашения.

На заполнение паром объема между стенками одного бункера требуется примерно 2—3 мин. Готовность бункеров для слива и момент прекращения подогрева определяются началом сползания остатков прилипшего битума у верхних кромок по внутренним стенкам бункера.

После прекращения впуска пара резиновые шланги от штуцеров отнимаются. Под катки с обеих сторон подкладываются деревянные планки (клинья), винты крюков-зацепов со стороны, противоположной разгрузке, развинчиваются и осторожно отводятся в сторону (крюки со стороны разгрузки остаются на месте и винты замков не развинчиваются). Крышки осторожно открываются.

После этого клинья из-под катков вынимаются и усилием одного человека (толчком в сторону опрокидывания или путем натягивания за веревку, привязанную за ухо бункера) бункер выводится из своего

нормального положения и самостоятельно начинает плавно перекачиваться на катках в наклонное положение.

Через 3—5 сек. битум начинает медленно идти из бункера и целой глыбой выбрасывается на приготовленные площадки или в приемные ямы.

Разгрузка бункеров производится последовательно. Одновременная разгрузка двух или трех бункеров воспрещается во избежание возможности перевертывания всей платформы вместе с бункером при опрокидывании.

После разгрузки битума получатель обязан надеть все крюки-защепы бункеров и завернуть винты замков доотказа, применяя в случае необходимости короткий ломик.

Бункеры после слива должны быть правильно поставлены и закреплены без перекоса как по отношению к плоскости платформы, так и по отношению друг к другу.

4. Грузы, перевозимые с погрузкой в несколько ярусов

В тех случаях, когда по роду упаковки груза и его свойствам полная загрузка вагона представляется затруднительной, для лучшего использования вместимости и подъемной силы подвижного состава приходится прибегать к так называемой поярусной погрузке.

Если для этой цели не имеется налицо достаточного количества специальных двух- или многоярусных вагонов, то допускается устройство соответствующих приспособлений в обыкновенных товарных вагонах.

Все приспособления для двух- или многоярусной нагрузки в обыкновенных товарных вагонах заготавливаются, устанавливаются в вагонах и разбираются по прибытии груза средствами клиента.

Грузовладелец обязан возместить дороге полную стоимость исправления повреждений вагона, которые могут произойти по его вине при устройстве и разборке приспособлений.

По соглашению с клиентом дорога может взять на себя заготовление, установку и разборку приспособлений за счет клиента в порядке необязательных операций.

Такие приспособления, устраиваемые дорогой за счет отправителя или самим отправителем, указываются им в накладной и выдаются получателю вместе с грузом.

Погрузка в вагоны и выгрузка из них грузов, погруженных в несколько ярусов, производится средствами грузовладельцев.

К погрузке в несколько ярусов принимаются все грузы, способ упаковки которых допускает такую перевозку, как, например, бочки с сухим товаром, салом или рыбой, бочки с жидкостями, живая домашняя птица, мелкие животные в клетках и др.

Винные изделия (крепленные и натуральные вина, коньячный спирт, вакуум-сусло, бекмес) в бочках емкостью не свыше 700 л должны грузиться в крытые вагоны:

1) бочки весом не менее 300 кг — в два и более яруса с прокладкой настила между ярусами из соломы или другого прокладочного материала;

2) бочки весом 300 кг и более — в два яруса.

Выбор способа погрузки бочек весом от 300 до 700 кг в каждом отдельном случае делается в зависимости от рода поданного под погрузку подвижного состава, размера бочек и рода применяемых материалов для дополнительного оборудования.

Перед погрузкой винных изделий в вагоны бочки должны быть рассортированы, для того чтобы в каждый ярус и ряд были погружены однотипные по размеру бочки.

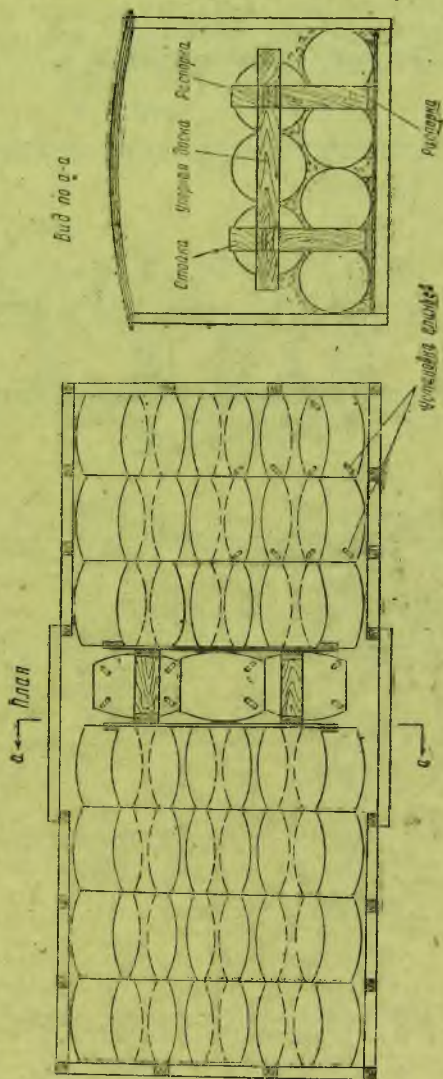
Бочки меньшей емкости (в одном вагоне) укладываются в верхнем ярусе. При погрузке бочки должны устанавливаться пробками (втулками) вверх.

Предъявляемые к перевозке винные изделия должны быть затарены только в исправные, не дающие течи бочки с полным наличием на них железных обручей и с пробками, заделанными металлическими пластинками.

Бочки с признаками течи, с неплотно сидящими обручами, с неправильно заделанными пробками и побитыми уторами к перевозке не допускаются.

Погрузка бочек с винными изделиями в два яруса в двухосные и четырехосные крытые вагоны производится с укладкой бочек вдоль продольной оси вагона (фиг. 181) или поперек вагона (фиг. 182).

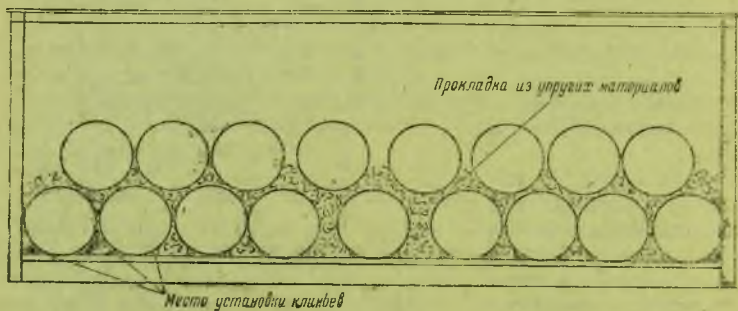
Для создания устойчивого положения бочки заклиниваются. Для того чтобы клинья не выпали из-под бочек, они прибиваются гвоздями к полу вагона.



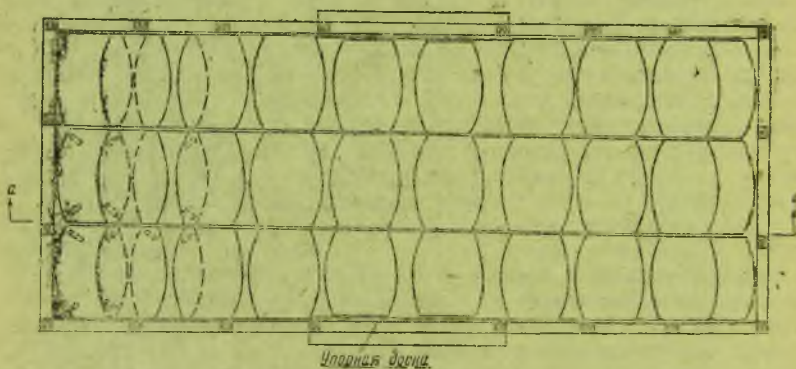
Фиг. 181

Перед погрузкой второго яруса на бочки первого яруса укладывается прокладка из упругого материала: соломы (слоем 25 см), камышитовых или соломенных матов, сухих виноградных лоз (свитых в жгуты диаметром 10—15 см) или же настила толщиной до 3 см, сплетенного из древесных ветвей, с плотным заполнением верхних пустот между бочками соломой или камышом.

Вид по а-а



План



Фиг. 182]

Если при продольной погрузке в междверном пространстве остается расстояние между рядами менее длины бочки, то во избежание падения бочек это свободное пространство ограждается распорками (фиг. 181) из досок шириной не менее 15 см и толщиной не менее 3 см.

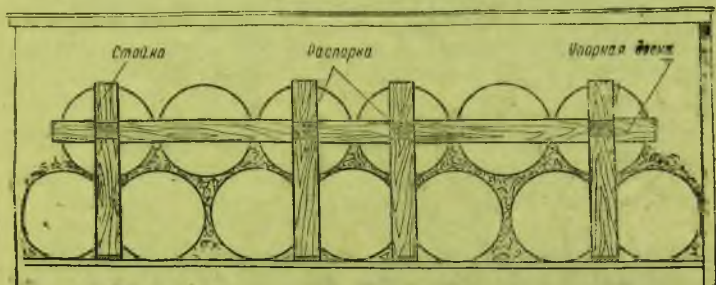
Для предупреждения заклинивания дверей при поперечной погрузке в обоих дверных просветах на уровне бочек второго яруса устанавливаются упорные доски (фиг. 183).

Для устранения падения верхний ярус бочек ограждается распорками (фиг. 184).

При погрузке бочек в два яруса допускается также применение постоянного съемного оборудования. В этом случае все бочки как верхнего, так и нижнего яруса (кроме загруженных в междверном пространстве) размещаются в два ряда поперек вагона.

Бочки второго яруса устанавливаются на продольные прогоны поперек вагона вплотную друг к другу и к стене вагона. Угловые

Вид по а-а



Фиг. 183

бочки закрепляются клиньями с четырех сторон (со стороны торцевой стенки — путем накатывания), а все остальные — двумя клиньями со стороны прохода.

По прибытии вагона на станцию назначения по мере выгрузки бочек оборудование разбирается и затем выдается получателю.

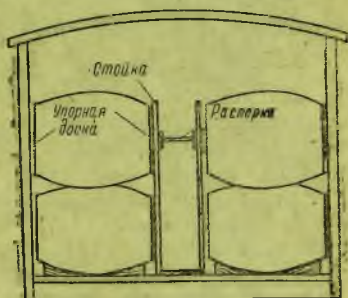
При отправлении бочек в порожнем состоянии в вагон одновременно с бочками загружается комплект съемного оборудования (фиг. 185); это оборудование должно быть окрашено и иметь номер комплекта, к которому оно принадлежит.

Перевозка бочек с винными изделиями на платформах ввиду малого использования подъемной силы платформ не допускается.

Погрузка бочек с винными изделиями в вагоны-ледники может допускаться в один ярус и при условии, если вес бочек брутто не превышает 400 кг; грузить в вагоны-ледники бочки весом брутто более 400 кг воспрещается.

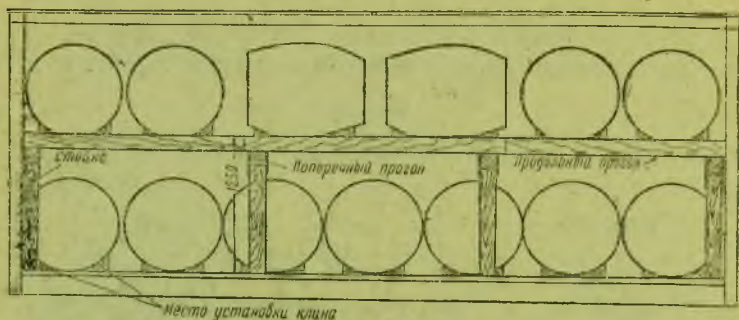
Укладка бочек должна производиться установкой на торец с отступлением от щитов карманов для льда на 10—12 см.

Для предупреждения поломки напольных решеток перед загрузкой ледника необходимо на напольные решетки по пути катания бочек уложить доски, которые по мере загрузки вагона снимаются. Закаты-



Фиг. 184

вать в ледники бочки непосредственно по напольным решеткам нельзя во избежание их поломки.



Фиг. 185

Установка бочек в вагоны-ледники производится на заранее уложенные на напольные решетки подкладки из двух досок длиной, равной наибольшему диаметру бочек.

5. Перевозка грузов с частичной отгрузкой или догрузкой в пути

Перевозка с отгрузкой в пути заключается в том, что отправителю предоставляется право из партии груза, сданной к перевозке повагонно по одной накладной, отгружать часть груза на попутных станциях.

Перевозка с догрузкой в пути состоит в том, что отправителю, сдавшему партию груза повагонной отправки по одной накладной, предоставляется право присоединить к этой партии часть груза с попутных станций.

С отгрузкой или догрузкой в пути допускаются к перевозке следующие грузы: пиво — во всякой посуде (отгрузка), вода минеральная (отгрузка и догрузка), масло животное (догрузка), фрукты свежие (отгрузка), овощи, грибы и зелень свежие (отгрузка), рыба свежая (отгрузка) и яйца (догрузка).

Такой порядок перевозки установлен в интересах отправителей, чтобы дать возможность им объединить в одной отправке для получения тарифных льгот однородные грузы, следующие на разные станции назначения (отгрузка) или отправляемые с разных станций отправления (догрузка). Факт отгрузки или догрузки в пути отмечается станцией на обороте накладной, а также в дорожной ведомости и в вагонном листе, где помечается «Отгружено» или «Догружено». Количество мест и вес отгруженных или догруженных мест не указываются. Такая отметка скрепляется подписью начальника станции или заменяющего его лица с приложением станционного штампа.

Отгрузка и догрузка должны быть выполнены в течение стоянки поезда. Обыкновенные крытые вагоны, в том числе теплушки, в которых отправляются скоропортящиеся грузы с частичной отгрузкой или догрузкой в пути должны сопровождаться проводником отправителя.

Железные дороги не несут ответственности при такой перевозке ни за порчу груза, ни за утрату его в пути, за исключением случая, когда клиент докажет, что ущерб грузу причинен дорогой (крушение вагона, просрочка в доставке груза и т. п.).

6. Перевозка грузов при проводниках отправителей

При проводниках отправителей допускается перевозка следующих грузов: живности, рыбы живой, растений и цветов живых, скоропортящихся грузов при перевозке их с отоплением, а также с отгрузкой и догрузкой в пути, домашних вещей, бывших в употреблении, подвижного состава железных дорог, автомобилей и других моторизованных машин.

Проводники допускаются только при повагонных отправлениях кроме живности, которая всегда следует с проводником отправителя. На вагоны, следующие при проводниках, пломбы железной дороги не навешиваются. Перевозка грузов в запломбированных вагонах при проводниках отправителей не допускается.

При следовании групп вагонов с грузами одного отправителя общее число проводников определяется по расчету не более одного проводника на каждые три вагона; для сопровождения одного или двух вагонов допускается один проводник, а маршрутного поезда — не более пяти проводников. Количество проводников для живности определяется по правилам перевозки живности.

В качестве проводников груза допускаются только постоянные работники предприятия или организации, отправляющей груз. Руководители этих предприятий и организаций несут полную ответственность за то, что ими командировются в качестве проводников надежные и политически проверенные работники.

Проводник обязан предъявить станции отправления свой паспорт и командировочное удостоверение с места службы. Эти документы проводник обязан предъявлять также лицам, имеющим право контроля в пути следования.

В накладной, грузовой квитанции, дорожной ведомости и в вагонном листе под наименованием груза указывается, что груз следует при проводнике отправителя, а в накладной и дорожной ведомости отмечаются, кроме того, фамилия проводника, номер его паспорта и командировочного удостоверения.

На право проезда каждому проводнику выдается особой формы удостоверение с указанием в нем номера паспорта и командировочного удостоверения и наложением календарного штампа станции.

Удостоверение на право проезда выдается проводнику под расписку на корешке дорожной ведомости. При получении удостоверения проводник обязан прочесть помещенные на обороте его правила и в присутствии товарного кассира расписаться в прочтении их.

За проезд проводников взывается плата в размере 50% пассажирского тарифа на проезд в жестком вагоне. Эта плата включается в накладную и взывается всегда на станции отправления.

Проводник имеет право перевозить с собой в вагоне бесплатно ручную кладь в размере 35 кг. За провоз проводниками грузов без до-

кументов взыскивается штраф с получателя как за излишек ручной кладки.

На обязанности проводников лежит охрана сопровождаемых ими грузов, уход, поение и кормление живности, а также принятие необходимых мер для предохранения грузов от порчи (поддержание в вагоне установленной температуры, вентилирование вагонов и т. п.).

Проводникам грузов запрещается курить в вагонах с грузом и употреблять какие-либо нагревательные и осветительные приборы, кроме типовых железнодорожных фонарей.

Отправитель несет ответственность перед железной дорогой за повреждение вагона по вине проводника.

На все находящиеся в вагоне съемные и несъемные приспособления станция отправления составляет опись, которая с распиской на ней проводника прикладывается к накладной. Станция назначения при выгрузке груза проверяет наличие и исправность приспособлений по описи, а также целость самого вагона. Стоимость недостающих или поврежденных приспособлений вагона, а также повреждений самого вагона взыскивается с отправителя на основании составленного об этом акта.

При обнаружении в пути неисправности одного или нескольких вагонов, следующих при проводниках одного отправителя, и невозможности дальнейшего следования всех вагонов с данным поездом неисправные вагоны оставляются на станции.

Если вагоны следовали при нескольких проводниках, то один из них остается при задержанных вагонах; если же вагоны следовали при одном проводнике, то он отправляется с исправными вагонами, а задержанные вагоны после проверки наличия груза пломбируются, кроме вагонов с живностью, для сопровождения которых в пределах каждой дороги следования назначаются проводники из числа работников кондукторского резерва. Результат проверки груза оформляется актом.

Таким же порядком станция поступает, если в пути проводник по каким-либо причинам оставит вагон с грузом. В этом случае стоимость содержания проводника, а также штраф за простой вагона под проверкой груза включаются на основании акта в накладную и взыскиваются с получателя.

Постановка вагонов, сопровождаемых одним проводником, в разные поезда запрещается.

7. Перевозка скоропортящихся грузов

К скоропортящимся грузам относятся продукты питания, живые растения и другие грузы, которые при перевозке по железным дорогам требуют особых мер защиты от действия на них высоких или низких температур наружного воздуха. В номенклатуру скоропортящихся грузов входят следующие грузы:

- 1) мясные продукты (в том числе битая птица и дичь) и животные жиры;
- 2) маргарин, маргогусалин, компаунджир;
- 3) рыбные продукты и раки (кроме муки рыбной и отходов от рыб);
- 4) овощи и грибы свежие и в заготовках (кроме вяленых и сушеных);

- 5) фрукты и ягоды свежие и в заготовках (кроме вяленых и сушеных);
- 6) молочные продукты;
- 7) яйца;
- 8) дрожжи сухие и жидкие;
- 9) консервы в герметической укупорке;
- 10) варенье фруктовое и ягодное;
- 11) напитки алкогольные;
- 12) напитки безалкогольные и лед;
- 13) растения живые.

Общие условия перевозки. В зависимости от рода и свойства груза, расстояния перевозки и времени года скоропортящиеся грузы перевозятся:

- 1) в вагонах-ледниках;
- 2) в специальных молочных цистернах;
- 3) в нормальных крытых вагонах с применением и без применения дополнительного оборудования;
- 4) в специальных живорыбных вагонах.

Выбор рода подвижного состава и способа перевозки как в отношении применения дополнительного оборудования, так и в отношении обслуживания в пути производится железной дорогой в соответствии с правилами и специальными инструкциями, издаваемыми НКПС по перевозке скоропортящихся грузов.

Начало и окончание периодов перевозки скоропортящихся грузов с охлаждением, утеплением или отоплением в прямом сообщении устанавливается НКПС, а в местном сообщении — управлениями дорог в соответствии с инструкцией по перевозке этих грузов. Календарные сроки периодов перевозки в зависимости от температурных условий регулируются в прямом сообщении отдельными распоряжениями Грузового управления НКПС, в местном сообщении — грузовыми службами дорог.

При перевозке скоропортящихся грузов (кроме плодоовощей в зимний период) с охлаждением, вентилированием, отоплением или утеплением необходимое съемное дополнительное оборудование (печи, трубы, рейки, упоры, распорки и пр.) и утеплительные материалы (солома, войлок, бумага и пр.) предоставляются грузоотправителем. Работа по устройству и установке дополнительного оборудования производится отправителем своими средствами и за свой счет под наблюдением работников железной дороги.

Утеплительные щиты и печное оборудование для перевозки плодоовощей в зимний период времени года с отоплением предоставляются железной дорогой, если такая перевозка предусмотрена государственным планом перевозок. Установка щитов и оборудования производится дорогой за особую плату по тарифу.

Эксплуатация специальных вагонов для перевозки живой рыбы, как правило, производится на условиях аренды, в порядке заключаемого между дорогой и отправителем груза договора.

Предъявляемые к перевозке по железным дорогам скоропортящиеся грузы должны быть вполне доброкачественными, отвечающими требованиям, установленным общесоюзными стандартами, с упаков-

кой в соответствующую для каждого рода груза стандартную тару (если перевозка без тары не допускается).

Осмотр, прием, временное хранение в складочных помещениях железных дорог, погрузка и выгрузка скоропортящихся грузов должны производиться в условиях, удовлетворяющих санитарным требованиям и предохраняющих грузы от действия атмосферных влияний.

Сопровождение скоропортящихся грузов проводниками как внутри вагона, так и вне его не допускается, за исключением случаев, когда груз перевозится:

- 1) в вагонах с печным отоплением;
- 2) в живорыбных вагонах (при перевозке живой рыбы и мальков);
- 3) в вагонах, следующих с отгрузкой и догрузкой в пути.

Во всех этих случаях проводники назначаются грузоотправителем.

При перевозке скоропортящихся грузов в вагонах с охлаждением, вентилированием или утеплением проводники не допускаются.

Обслуживание специальных вагонов при перевозке молока и молочнокислых продуктов с отоплением производится источниками железной дороги.

При отоплении вагонов-ледников печами бездымного и беструбного горения (ББГ) перевозка производится без проводников.

П р и е м к п е р е в о з к е. Отправитель до момента сдачи скоропортящихся грузов к перевозке обязан представить станции вместе с накладной удостоверение с указанием качественного состояния груза и допускаемого срока нахождения его в пути.

Качественное удостоверение представляется в двух экземплярах, из которых первый прикрепляется к накладной, а второй помещается внутри вагона.

При перевозке минеральных вод и вин повагонными отправками предъявление качественных удостоверений необязательно.

При нахождении на станции отправления представителя инспекции по качеству он проверяет качественное состояние груза и соответствие его данным, указанным в качественном удостоверении.

На каждую осмотренную партию груза представитель инспекции по качеству выдает в двух экземплярах сертификат, из которых один прилагается к накладной, а второй помещается внутри вагона. Сертификаты и качественные удостоверения должны быть датированы днем предъявления груза к перевозке.

Выдача сертификатов может быть заменена подписью на качественном удостоверении представителя инспекции по качеству с наложением его печати.

Возможный срок нахождения скоропортящегося груза в пути без порчи при условии правильного обслуживания груза и доставки его в установленный срок указывается как в сертификате, так и в качественном удостоверении представителем инспекции по качеству и отправителем за их ответственностью.

Если указанный в сертификате или качественном удостоверении возможный срок нахождения груза в пути меньше ответственного срока доставки, исчисленного согласно ст. 36 Устава железных дорог, то предъявленный груз к перевозке не принимается.

Возможные максимальные сроки нахождения скоропортящихся грузов в пути указаны для каждого рода груза и для разных периодов года в особой таблице, приложенной к Инструкции по перевозке скоропортящихся грузов. Так, например, для мяса мороженого такой срок в летний период установлен в 30 суток, а в переходный и в зимний — без ограничения, для охлажденной битой птицы и дичи: в летний период — 5 суток, в переходный — 7 суток, в зимний — 10 суток и т. д.

Скоропортящиеся грузы не допускаются к перевозке, если срок нахождения в пути превышает максимальный срок, предусмотренный инструкцией.

При отправлении мяса и мясопродуктов (кроме колбас и топлёных жиров) отправитель помимо качественного удостоверения обязан представить по установленной Наркомземом СССР форме ветеринарное удостоверение. Ветеринарные удостоверения прикрепляются отправителем к накладной и на станции назначения выдаются получателю.

О приложении ветеринарного и качественного удостоверений, а также сертификата отправитель обязан сделать отметку в накладной в графе «Особые заявления отправителя» с указанием номеров и даты их выдачи.

Погрузка мяса и мясопродуктов (за исключением колбас и топлёных жиров) в вагоны разрешается только после их осмотра транспортным ветеринарно-санитарным надзором, который делает соответствующую отметку в ветеринарном удостоверении. При неявке представителя транспортного ветеринарно-санитарного надзора ко времени, указанному начальником станции, погрузка производится без его участия, но с обязательным предъявлением отправителем ветеринарного удостоверения.

Осмотр мороженных и охлажденных грузов, отправляемых из холодильников, имеющих подъездные пути, производится непосредственно в камерах хранения и в процессе самой погрузки на платформах. При отсутствии подъездных путей осмотр грузов производится на территории станции; при этом ввоз их на станцию допускается лишь при наличии подготовленных вагонов.

Температура предъявляемых к перевозке мяса и мясопродуктов, рыбы и рыбопродуктов, масла животного, маргарина и дрожжей может проверяться путем измерения в пределах до 5% мест от всей предъявленной отправки.

Подготовка вагонов. В зависимости от времени года, рода скоропортящегося груза и расстояния перевозки определяются род подвижного состава (в ледниках или крытых) и способ перевозки (с охлаждением, без охлаждения и т. п.) в соответствии с указаниями Инструкции по перевозке скоропортящихся грузов.

Под погрузку скоропортящихся грузов с охлаждением должны подаваться ледники:

- 1) удовлетворяющие требованиям для вагонов при постановке их в поезд (ПТЭ, § 225 и 320);
- 2) исправные и подготовленные в холодильном отношении;
- 3) удовлетворяющие установленным санитарно-гигиеническим требованиям.

При определении холодильного состояния вагонов-ледников проверяются:

1) исправность и герметичность вагонных дверей, наличие и исправность уплотнения дверных створок и исправность дверных запоров;

2) исправность и герметичность люковых подушек и люков;

3) исправность вытяжных вентиляторов;

4) исправность сифонов и в частности сливных труб и сифонных чашек;

5) исправность обрешетки карманов для льда, щитов и колосниковых решеток;

6) наличие и исправность напольных решеток и правильность их установки;

7) наличие и исправность крючьев для подвешивания мясных туш (в случаях подачи вагона под погрузку остывшего или охлажденного мяса);

8) исправность прочего оборудования специальных вагонов (полок и приборов отопления молочных ледников и нарезанных вагонов).

В санитарно-гигиеническом отношении вагоны должны удовлетворять следующим требованиям:

1) карманы, поддоны и сифонные трубы у вагонов-ледников должны быть очищены от грязи и мусора и промыты;

2) погрузочное помещение вагонов должно быть выметено, очищено от загрязнений, а в случае необходимости — промыто, просушено и продезинфицировано.

Вагоны не должны иметь посторонних запахов, могущих быть воспринятыми перевозимым грузом.

Погрузка в теплый и переходный периоды года мороженных грузов в вагоны-ледники с танковыми карманами запрещена.

Вагоны-ледники, подаваемые в теплый период года под погрузку мороженных и охлажденных грузов (с температурой не выше $+4^{\circ}$), должны быть предварительно охлаждены.

Предварительное охлаждение вагонов-ледников производится до момента подачи под погрузку не позднее чем:

1) за 4 часа при перевозке всех мороженных грузов;

2) за 2 часа при перевозке всех предварительно охлажденных грузов.

Вагоны-ледники, снабженные льдом для перевозки неохлажденных грузов в летний период и для всех грузов в переходный и зимний периоды, подаются под погрузку немедленно.

Способы укладки грузов в вагон-ледник. Правильная укладка скоропортящихся грузов в вагоне должна обеспечивать свободное движение воздуха между отдельными местами груза, что необходимо для сохранения качества груза при перевозке.

При перевозке с охлаждением циркуляция воздуха способствует быстрому и равномерному охлаждению груза, а при перевозке с отоплением предохраняет грузы от возможного подмораживания, в особенности отдельных мест, уложенных на полу, у торцевых и продольных стен. Поэтому при перевозке скоропортящихся грузов в вагонах-ледниках как с охлаждением, так и с отоплением между грузом и

щитами ледяных карманов должно оставляться свободное пространство в 15—20 см. Это необходимо при перевозке с охлаждением для свободного выхода холодного воздуха от карманов и при перевозке с отоплением — для свободного прохода теплого воздуха у торцевых стен вагона. С этой целью, а также для устойчивости уложенного груза у торцевых стен вагона-ледника устанавливаются упоры. Упоры сбиваются из двух вертикальных стоек (досок или горбылей длиной 180—200 см и шириной 18—20 см) и двух поперечных досок или горбылей (длиной 270 см и шириной 18—20 см).

Упор ставится вплотную к щиту ледяного кармана. При установке упора поперечные доски должны приходиться на высоту двух верхних слоев мест груза так, чтобы при загрузке эти два слоя были уложены вплотную к поперечным доскам упора, чем создается устойчивость всей укладки груза.

Скоропортящиеся грузы, упакованные в жесткую тару, как правило, должны укладываться по одной из двух следующих систем, создающих условия для свободной циркуляции воздуха между местами груза:

1) калифорнийской — с прокладкой реек между тарой (фиг. 186);

2) шахматной — с прокладкой (или без прокладки) реек между тарой (фиг. 187).

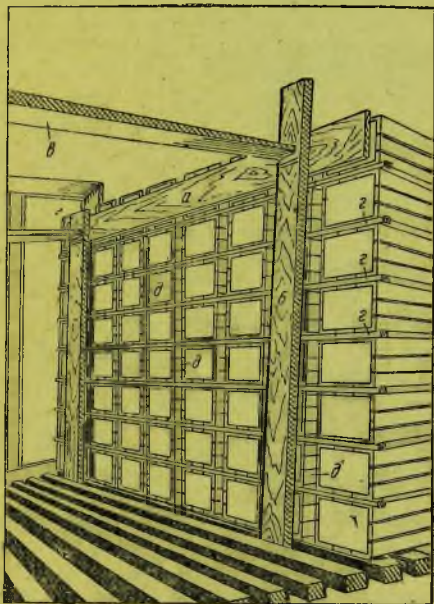
При выборе системы укладки необходимо иметь в виду, что по калифорнийской системе может производиться укладка груза, затаренного в ящики, паки или клетки и притом строго одинакового размера.

Ящики и клетки больших размеров удобнее укладывать по шахматной системе.

Флодоовощи, упакованные в полужесткую тару (корзины), укладываются только по шахматной системе с обязательной прокладкой реек.

Калифорнийская и шахматная системы укладки могут применяться также при погрузке грузов, отправляемых в жесткой таре, в обыкновенные крытые вагоны при перевозках в летнее время с непрерывным вентилированием и в зимнее время — с отоплением.

Укладка грузов по калифорнийской системе. Укладка начинается от торцевых стен вагона. Крайние ящики



Фиг. 186

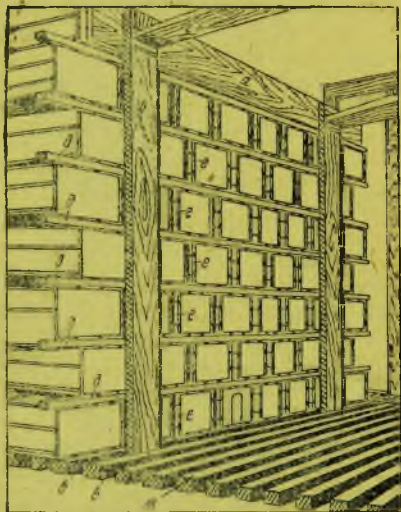
а—горизонтальная доска; б—стойка; в—распорка;
г—рейки; д—промежутки между ящиками

первого слоя кладутся на половую решетку, отступя на 2—3 см от продольных стен вагона и на 15—20 см от порога ледяного кармана (в зависимости от промежутка, созданного упором).

Укладка ящиков непосредственно к порогу ледяного кармана не допускается во избежание нарушения правильной циркуляции воздуха, а при перевозках плодоовощей — во избежание подмораживания.

Средние ящики первого слоя размещаются между крайними ящиками таким образом, чтобы расстояние между ними было не менее 3—4 см.

После укладки первого слоя на ящики укладываются рейки (планки размером 2 × 3 см, длиной до 270 см). Рейки укладываются так, чтобы они приходились точно по ребрам ящиков (или лежали на планках крышек яков с решетками).



Фиг. 187

а—горизонтальная доска; б—стойка; в—щель в напольной решетке; г—распорка; д—рейки; е—промежутки между ящиками; ж—напольная решетка

Концы планок упираются в продольные стенки вагона. Ящики второго слоя укладываются непосредственно на две рейки, уложенные на первый слой таким образом, чтобы каждый ящик или пак второго слоя приходился точно над ящиком первого слоя и чтобы промежутки между ящиками обоих слоев были совершенно равны и полностью совпадали.

Все последующие слои укладываются так же, как первый и второй. При этом ящики верхних двух слоев должны упираться в поперечные доски упора поставленного у щита кармана.

Второй ряд ящиков (или пачков) укладывается вплотную к первому ряду, и укладка его ведется точно так же, как и первого ряда; при этом промежутки, оставленные между ящиками

в первом ряду, должны совпадать с промежутками второго ряда.

Все ряды в обоих половинах вагона до дверей укладываются точно так же, как первые ряды. При правильной укладке груза промежутки между тарой всех рядов должны совпадать; при проверке правильности укладки рейка, пропущенная в промежуток первого ряда, считая от междудверного пространства, должна свободно пройти через все ряды до щита ледяного кармана; точно так же рейка, опущенная в промежуток между тарой верхнего слоя, должна свободно пройти через все слои до напольной решетки.

Прокладка реек в случае недостатка их может производиться не после каждого слоя, а через один или два слоя в зависимости от тары и рода груза.

Для грузов особо нежных (косточковые плоды и ягоды) и для всех плодоовощей, упакованных в паки, прокладка реек после каждого слоя обязательна.

Укладка грузов по шахматной системе. После установки упоров тем же порядком, как при укладке по калифорнийской системе, ящики первого слоя первого ряда укладываются обычным порядком, т. е. крайние ящики кладутся на напольную решетку, с оставлением прозоров 2—3 см от продольных стен и 15—20 см от порога ледяного кармана, а средние ящики укладываются с промежутками в 3—4 см.

После укладки первого слоя укладываются рейки.

Погрузка ящиков больших размеров по шахматной системе может производиться и без прокладки реек.

Второй слой первого ряда будет иметь на один ящик меньше, чем в первом слое. Укладка двух крайних ящиков (от продольных стен вагона) производится так, чтобы оба ящика второго слоя занимали на крайних ящиках первого слоя 80% площади. Остальные ящики второго слоя (средние) укладываются равномерно на ящиках первого слоя с промежутками в 3—4 см.

В дальнейшем укладка нечетных слоев (3-го, 5-го и т. д.) производится так же, как первого слоя, укладка четных слоев (4-го, 6-го и т. д.) — так же, как второго.

Все остальные ряды в обеих половинах вагона (до дверей) укладываются так же, как первый ряд, вплотную к нему.

При шахматной системе укладки необходимо, чтобы промежутки между ящиками одного ряда приходились строго против промежутков между ящиками предыдущего ряда. При проверке правильности укладки рейка, пропускаемая в промежутки между ящиками со стороны междверного пространства, должна свободно проходить до щита ледяного кармана.

П о г р у з к а. Скоропортящийся груз, предъявленный к перевозке по железной дороге, по своему качественному состоянию и упаковке должен соответствовать установленному стандарту и тем условиям, какие предусмотрены Инструкцией по перевозке скоропортящихся грузов. В зависимости от времени года, состояния груза и рода тары применяется тот или иной способ погрузки и укладки груза в вагоне.

Ниже приводятся сведения относительно главнейших скоропортящихся грузов.

О х л а ж д е н н о е м я с о. Охлажденным считается мясо, подвергшееся искусственному (в охлаждаемых помещениях) или естественному охлаждению; оно должно иметь температуру в толще мышц на глубине 5—10 см от 0, до +4° С включительно в теплый и переходный периоды года и от 0, до +6° С включительно в холодный.

Охлажденные говядина, баранина и свинина, остывшие говядина, баранина, конина и телятина, кроме кроликов и зайцев, грузятся в вагоны исключительно подвесом на крючья. Отдельные места туш, половин или четвертин по возможности не должны соприкасаться между собой, с полом и со стенами вагона.

Подвеска на крючья тяжеловесных туш, полутуш или четвертин говядины производится в шахматном порядке.

Подвеска свинины целыми тушами или разрубленной на продольные половины и мяса всех прочих животных в зависимости от объема мест производится так же, как говядины и баранины.

В вагонах-ледниках, не имеющих дополнительных подвесных балок, для лучшего использования грузоподъемности вагона подвеска мелких полутуш говядины, туш баранины и свинины должна производиться на деревянных брусках, укрепляемых между поперечными подвесными балками.

Мороженое мясо. Мороженым считается мясо, подвергнутое искусственному или естественному замораживанию, и должно иметь температуру в толще мышц на глубине 5—10 см не выше 6° С.

Мороженое мясо грузится исключительно навалом плотными рядами до высоты подвесных балок с предварительной застилкой половых решеток чистыми и новыми рогожами.

Мясокопчености. К мясокопченостям относятся: окорока, грудинка, корейка и т. п., подвергшиеся солке с последующим окуриванием холодным или горячим дымом. Правильно обработанные копчености должны иметь специфический для копченостей запах и сухую поверхность.

При предъявлении к перевозке копчености должны быть упакованы в прочные и чистые ящики.

Для обеспечения свободной циркуляции воздуха при перевозке в теплый и переходный периоды не допускается обкладывание ящиков с внутренней стороны бумагой, а также обвертывание ею копченостей. С этой же целью ящики должны иметь в боковых стенках и днище по по два прозора на каждой плоскости размером по ширине не менее 15 мм каждый.

Колбасные изделия. Колбасные изделия подразделяются на три основных вида: копченые, полукопченые и вареные.

Колбасные изделия упаковываются в такие же ящики, какие применяются для мясокопченостей.

Колбасные и копченые изделия грузятся в холодный период года плотными штабелями, а в теплый и переходный периоды — с расчетом оставления между отдельными рядами тарных мест свободных промежутков в 4—5 см для циркуляции воздуха.

Бекон. Бекон упаковывается в кипы, обернутые в крепкую и чистую ткань или рогожи и перевязанные веревками, или в ящики типа, применяемого при перевозке мясокопченостей.

Погрузка бекона производится в специально оборудованные стеллажами вагоны-ледники с соблюдением метода последовательной сборки стеллажей, а именно: вначале кипы бекона укладываются у щитов ледяных карманов на напольные решетки в один ряд по длине вагона, а затем на такую же ширину собираются стеллажи первого яруса, на которые укладывается бекон. Таким же порядком производится укладка и всех последующих рядов.

При разгрузке бекона на станциях назначения также должна соблюдаться последовательность разборки стеллажей.

При отсутствии вагонов со стеллажами погрузка бекона производится в обыкновенные вагоны-ледники путем укладки кип одна на другую не более как в три слоя.

Птица, кролики и зайцы в охлажденном состоянии грузятся штабелями так же, как копчености и колбасные изделия.

Охлажденная рыба допускается к перевозке упакованной в ящики, бочки или корзины с перекладкой льдом по весу в количестве не менее 35% от веса рыбы.

Рыба, предварительно охлажденная до температуры 0°, но не замороженная, в теплый и переходный периоды года может допускаться в перевозке с пониженным против нормы количеством льда, но не менее 20% от веса рыбы.

Свежемороженая рыба принимается к перевозке в бочках, ящиках и корзинах. Рыбное мороженое филе перевозится только в ящиках.

В тюки и кули упаковывается мороженая рыба частиковых пород только в холодное время года. Мороженые осетр, белуга, севрюга и крупный сом упаковываются в тюки в течение всего года.

Икра, рыба соленая, копченая, вяленая, сушеная, маринованная, солено-жареная и пр. перевозятся в следующей упаковке:

1) икра паюсная — в дубовых боченках или металлических банках уложенных в ящиках;

2) икра зернистая — в металлических банках, уложенных в бочки или ящики, с перекладкой и без перекладки льдом;

3) икра лососевых и частиковых рыб — в бочках и боченках;

4) малосольные товары, просолы и полупросолы — в бочках и ящиках;

5) солено-заливные (тузлучные) продукты — исключительно в бочках; бочки должны быть прочные, не дающие течи тузлука, с крепкими железными или деревянными обручами;

6) вяленые и сушеные продукты — в бочках и ящиках;

7) копченые и куреные продукты — в бочках и ящиках;

8) маринованные продукты — в бочках, ушатах и в расфасованном виде — в банках, уложенных в ящики;

9) солено-жареные продукты — в ушатах;

10) медицинский жир — в плотно закупоренных металлических бидонах, уложенных в бочки или ящики, в стеклянных бутылках, уложенных в клетки;

11) технические жиры — в бочках и цистернах.

Рыбные продукты с признаками порчи, а также в неисправной и дающей течь таре к перевозке не допускаются.

Погрузка мест с мороженой и переложенной льдом охлажденной рыбой, рыбным филе, икрой и медицинскими жирами должна производиться плотными и правильными рядами до полной вместимости вагона.

Во избежание помнятия рыбы, переложенной льдом и упакованной в полужесткую тару (корзины), погрузка мест должна производиться по высоте не более как в три яруса.

Погрузка тарных мест с солеными рыбными продуктами производится в зависимости от размеров отдельных мест в два или более

ярусов по высоте; при этом бочки с солено-заливными продуктами устанавливаются укупорочным днищем вверх.

Солено-заливные рыбопродукты, упакованные в бочки большой емкости, весом 350 кг и больше, при погрузке в вагон в два яруса должны перекладываться стеллажами во избежание повреждения уторов и порчи груза от утечки тузлука.

Вяленые, сушеные и копченые рыбопродукты при перевозке в теплый период года укладываются в вагоне с оставлением между местами прозоров для циркуляции воздуха.

Живая рыба, раки и устрицы. Живая рыба всякая и рыбопосадочный материал (мальки) должны быть предварительно до ввоза на станцию выдержаны в садках и подготовлены к условиям нахождения и следования в живорыбном вагоне.

Живая рыбоводная икра должна быть затарена в специально приспособленную тару. Выбор способа перевозки живой рыбоводной икры предоставляется отправителю под его ответственность.

Предъявленные к перевозке живые раки должны быть упакованы в корзины или короба с перекладкой влажным мхом или льдом.

Живые устрицы принимаются к перевозке упакованными в ящики или бочки.

Перевозка живой рыбы и рыбопосадочного материала (мальков), как правило, производится в специально оборудованных живорыбных вагонах при проводнике отправителя.

В виде исключения перевозка живой рыбы и мальков, отсаженных в живорыбные бочки, при нахождении в пути не свыше 24 час. может допускаться в обыкновенных крытых вагонах или ледниках при проводнике отправителя.

Вагонам с живой рыбой при погрузке, разгрузке и прицепке к поездам присваивается первоочередность против всех скоропортящихся грузов.

Вследствие отсутствия должной аэрации воды (насыщения ее кислородом воздуха) во время стоянки вагона без движения, выбор поезда должен производиться с учетом недопущения продолжительных стоянок вагона (свыше 3 час.) как на станциях погрузки и выгрузки, так и в пути следования.

Производство горочных маневров с вагонами, груженными живой рыбой и мальками, воспрещается. На продольных стенках вагонов, временно оборудованных под перевозку живой рыбы, наносятся крупные меловые надписи «Временно живорыбный, при маневрах не толкать». В пунктах выгрузки эти трафареты должны сниматься.

Станции снабжения живорыбных вагонов льдом и пункты смены и пополнения воды устанавливаются дорогой по согласованию с отправителем. Пригодность воды для живой рыбы и мальков определяется отправителем и под его ответственность.

До момента подачи под погрузку живорыбные вагоны должны тщательно осматриваться работниками дороги и представителями отправителя с проверкой состояния всего оборудования. В случае выявления каких-либо неисправностей они должны устраняться до погрузки.

Плодоовощи. К плодоовощным скоропортящимся грузам относятся зелень, ягоды, плоды, корнеплоды и овощи в свежем виде, которые по времени созревания подразделяются на ранние, средние и поздние.

Качество свежих плодоовощей должно отвечать требованиям, установленным Общесоюзным стандартом, т. е. они должны быть вполне доброкачественными, здоровыми и в свежем состоянии.

Перечень основных признаков доброкачественности плодоовощей, а также стандартной тары, в которую они должны быть упакованы, указаны в инструкции.

Погрузка плодоовощей в вагоны должна производиться следующим порядком.

Картофель ранний в жесткой таре укладывается по калифорнийской или шахматной системе, а в полужесткой таре — по шахматной системе с прокладкой реек. Картофель в мягкой таре (кули) укладывается на полу вагона на полках в два слоя по шахматной системе. Полки устраиваются средствами отправителя.

Картофель поздний (осенней копки) в мягкой таре (мешки или кули) укладывается обыкновенными штабелями плашмя с таким расчетом, чтобы между верхним слоем и потолком оставалось свободное пространство не менее 50—60 см. При погрузке навалом высота слоя не должна превышать 1,6 м.

Капуста ранняя в жесткой таре укладывается по шахматной системе. Перевозка навалом и в мягкой таре не допускается.

Капуста средняя в жесткой таре укладывается по шахматной системе, а в мягкой таре (кули и мешки) — штабелями плашмя с таким расчетом, чтобы между верхним слоем и потолком оставалось свободное пространство не менее 50—60 см. При погрузке навалом высота слоя допускается не более 1,3 м.

Капуста поздняя в мягкой таре укладывается так же, как средняя капуста. При погрузке навалом высота слоя не должна превышать 1,7 м.

Огурцы свежие в жесткой таре укладываются по калифорнийской или шахматной системе. Огурцы в мягкой таре (грунтовые огурцы) укладываются так же, как ранний картофель. Перевозка навалом не допускается.

Помидоры в жесткой таре укладываются по калифорнийской или шахматной системе. Перевозка в мягкой таре и навалом не допускается.

Лук репчатый и чеснок в жесткой и полужесткой таре укладываются по шахматной системе, а в мягкой таре — так же, как поздний картофель. Погрузка навалом не допускается.

Дыни в жесткой таре укладываются по калифорнийской или шахматной системе. Без тары дыни укладываются на полки в 2 слоя. Полки предварительно выстилаются мягкой, сухой и чистой древесной стружкой. Подстилка соломы и сена не допускается.

Арбузы навалом ранние укладываются высотой слоя не более 1,2 м, а поздние — до 1,5 м. Пол вагона до погрузки выстилается сухой и чистой соломой.

Ягодные и косточковые плоды в паках и ящиках укладываются по калифорнийской системе, а в корзинах размещаются в один слой на полу вагона и на полках.

Виноград в ящиках и паках укладывается по калифорнийской или шахматной системе с прокладкой реек, а в корзинах размещается в один слой на полу и на устанавливаемых полках.

Яблоки в жесткой таре укладываются по калифорнийской или шахматной системе, а в корзинах размещаются в два-три слоя по шахматной системе (с прокладкой реек).

К жесткой таре относятся ящики, клетки и паки, к мягкой таре — кули и мешки, к полужесткой таре — корзины.

Допускается погрузка в один вагон разных видов плодоовощей. В этом случае расстояние перевозки и выбор рода подвижного состава должны соответствовать наименее стойкому виду плодоовощей. Груз, требующий более низких температур, укладывается ближе к ледяным карманам.

Погрузка плодоовощей должна производиться осторожно, без повреждения тары и груза. Междверное пространство при погрузке ягод, плодов и овощей, обслуживаемых по так называемому индивидуальному методу, оставляется незагруженным на 50—60 см. При перевозке остальных плодоовощей междверное пространство вагонов-ледников загружается полностью.

В переходный и зимний периоды года плодоовощи перевозятся в вагонах-ледниках или в обыкновенных крытых с утеплением или отоплением.

Перевозки плодоовощей с утеплением в крытых вагонах производятся при наружной температуре не ниже -5° на срок следования груза не свыше 4 суток.

Перевозки плодоовощей с утеплением в ледниках производятся при наружной температуре не ниже -15° на срок следования груза не свыше 7 суток.

Превышение этих сроков допускается только отдельными распоряжениями Грузового управления НКПС.

Перевозка плодоовощей с отоплением производится в обыкновенных крытых или нормализованных вагонах-ледниках (имеющих вырез в крыше для вывода печной трубы).

Груз при перевозках с отоплением размещается в вагоне так, чтобы расстояние между грузом и печью было не менее 70 см.

Устанавливаемая в вагоне печь должна быть вполне исправной и иметь плотно закрывающиеся дверцы топки и поддувала, обращенные в сторону погрузочной двери. Между печью и полом прокладываются листы железа и асбеста. Установка печей в вагоны производится вагонной службой.

Вагоны, отапливаемые печами канадского типа и чугунными, обслуживаются в пути следования проводниками отправителя. Проводник обязан поддерживать в вагоне нормальную температуру, не допуская ни подморозки, ни перегрева плодоовощей.

Надзор за работой проводников, сопровождающих грузы, в отношении правильности отопления вагонов возложен на работников хладотранспорта.

Молочные продукты и маргарин. Масло и маргарин должны быть затарены в прочные ящики, бочки или кадки. Ящики должны иметь по торцам контрольную проволоку или деревянные обручи.

Перевозка масла топленого в ящиках допускается только в холодный период года.

В холодный период года укладка масла и маргарина в вагоне независимо от рода тары должна быть возможно плотной, без излишних зазоров. В теплый и переходный периоды года масло и маргарин, предъявляемые из холодильников с температурой -2° и ниже, независимо от рода тары, должны укладываться также возможно плотно без лишних прозоров; масло же, предъявляемое из маслохранилищ в ящичной таре с температурой выше -2° , укладывается по калифорнийской или шахматной системе.

Бочки с маслом и маргарином во всех случаях устанавливаются вертикально; однако для лучшего использования вместимости вагона верхний ряд укладывается накатом.

Погрузка сыра, упакованного в ящики и окоренки, в летний и переходный периоды года производится по калифорнийской или шахматной системе.

При погрузке сыра швейцарского без тары напольные решетки застилаются чистой бумагой или соломой с последующей прокладкой этих же материалов между отдельными кругами сыра.

Сыр, упакованный в цилиндрические решетки, укладывается рядами: первый ряд — вдоль вагона, второй — поперек и т. д.

Бочки с брынзой устанавливаются вертикально; укладка верхнего ряда допускается накатом.

Во всех случаях при перевозке в летний и переходный периоды междверное пространство загружается полностью.

В зимний период при перевозке с отоплением погрузка сыра производится порядком, предусмотренным для летнего периода, с установкой распорок в междверном пространстве и упоров у продольных и торцевых стен.

Консервы. Консервы в жестяных герметических банках и мелкой стеклянной таре (банки, бутылки, флаконы) должны быть упакованы в прочные деревянные ящики, обтянутые по концам железной проволокой. Для предохранения от боя консервов, перевозимых в мелкой стеклянной таре, упаковка в ящики должна производиться с перекладкой соломой, мелкой стружкой, сеном или гофрированной бумагой.

Консервная продукция в крупной стеклянной таре упаковывается в прочные деревянные клетки с расчетом возможности погрузки в несколько ярусов. Для предохранения от боя упаковка в клетки производится с прокладкой соломой, древесной стружки или сена.

Бочки с консервной продукцией должны быть вполне исправными, не дающими течи, с железными обручами, без побитых уторов и с плотно заделанными уторами и втулками, допускающими возможность укладки накатом или стоймя.

Консервная продукция в неисправной упаковке, а также имеющая признаки недоброкачества (брожение, закисание, гнилость

ный запах, недостаточное количество рассола) к перевозке не допускается.

Д р о ж ж и с у х и е прессованные должны быть затарены в крепкие ящики емкостью от 5 до 12 кг, изготовленные из сухого пиломатериала или фанеры с отверстиями или прозорами для вентиляции.

Укладка ящиков с дрожжами производится по шахматной системе с прокладкой через каждые два-три ряда реек. При перевозке в летний и переходный периоды междверное пространство не загружается на 50—70 см и ограждается распорками. Укладка ящиков должна производиться с расчетом оставления промежутка между верхним слоем груза и потолком вагона не менее 70 см.

Я и ц а принимаются к перевозке упакованными в крепкие ящики или полуящики стандартных размеров (на 720 или 1 440 штук) с прозорами и перекладкой каждого ряда яиц чистой и сухой древесной стружкой.

Яйца, упакованные в неисправную тару или перелбженные влажной стружкой, к перевозке не допускаются.

Укладка ящиков с яйцами производится по шахматной системе с полной загрузкой междверного пространства и с установкой упоров у ледяных карманов при погрузке в вагоны-ледники.

Укладка груза должна производиться так, чтобы между верхним слоем груза и потолком вагона получилось пространство не менее 50—70 см.

П и в о, м и н е р а л ь н ы е в о д ы и в и н а виноградные допускаются к перевозке только в исправных бочках, боченках и бутылках с упаковкой последних (за исключением минеральных вод) в ящики или корзины. Перевозка минеральных вод допускается навалом с перекладкой бутылок сеном или соломой.

Ящики и корзины укладываются плашмя плотно друг к другу с полной загрузкой междверного пространства. Бочки укладываются накатом или стоймя укупорочным днищем или втулкой вверх в один или несколько ярусов в зависимости от размеров и емкости.

При укладке бочек из дерева мягких пород в несколько ярусов во избежание повреждения уторов и днищ применяются брусковые прокладки. Погрузка бочек большой емкости (свыше 350 л) накатом должна производиться на подкладки шириной 15—20 см и длиной, равной наибольшему диаметру бочек.

С н а б ж е н и е вагонов-ледников льдом и солью. Подготовленный для снабжения вагонов-ледников лед должен быть чистым и не загрязненным отходами изоляционного материала. Загрязненный лед перед загрузкой в карманы вагонов-ледников должен промываться водой.

Карманы вагонов-ледников набиваются только дробленым льдом кусками весом не более 1—2 кг. В тех случаях, когда согласно установленным правилам скоропортящийся груз перевозится с льдоснабжением, но без добавления соли, загрузка карманов допускается кусками льда более крупных размеров, весом до 8 кг.

Соль, добавляемая ко льду для получения охлаждающей льдосоляной смеси, должна быть чистой, представляющей в своей массе сыпучую смесь крупных кристаллов (соль «бузун»). Не допускается

снабжение вагонов-ледников мелкокристаллической столовой солью и солью, слежавшейся в отдельные комки.

Пополнение льдом карманов вагонов-ледников на транзитных льдопунктах производится до полной емкости независимо от того, с каким остатком льда прибыли вагоны.

Количество добавляемой ко льду соли определяется в процентах от количества льда, загруженного в карманы вагона-ледника, по особой таблице, приложенной к инструкции.

Количество льда, подлежащего загрузке в вагон, определяется на основании особой расчетной таблицы по суммарной величине (в сантиметрах) высоты свободного пространства карманов на обоих концах вагона.

Одновременно с выполнением операции по льдо-солеснабжению производятся очистка сифонов и проверка исправности их действия.

Люки вагонов-ледников по окончании льдоснабжения пломбируются весовщиком станции по требованию дежурного помощника начальника льдопункта.

Выполнение операций по измерению температуры грузового помещения (при обслуживании отдельных вагонов индивидуальным методом), закрытие и опломбирование люков и очистка крыш производятся параллельно с льдоснабжением по мере обработки отдельных вагонов.

Индивидуальный метод обслуживания вагонов-ледников. Обслуживание вагонов-ледников, груженых предварительно неохлажденными ягодами, косточковыми плодами, виноградом, летними грушами и красными помидорами, перевозимыми на расстоянии свыше 750 км, производится по индивидуальному методу. При перевозках на расстоянии менее 750 км, а также при перевозке плодоовощей в предварительно охлажденном виде и других плодоовощей, кроме перечисленных, индивидуальный метод не применяется.

Индивидуальный метод обслуживания плодоовощей заключается в том, что транзитное льдо-солеснабжение производится в зависимости от фактической температуры внутри грузового помещения вагона-ледника.

Для обслуживания плодоовощей по индивидуальному методу в каждом вагоне-леднике помещается термометр, который после окончания погрузки прикрепляется в междверном пространстве к тарному месту (ящику, паку и пр.) так, чтобы ртутный шарик термометра находился на высоте 1—2 см от верхней поверхности напольной решетки.

Нормальной температурой внутри вагона-ледника (в месте помещения термометра) при таком методе обслуживания считается температура от $+2$ до $+3^{\circ}$.

Измерение температуры грузового помещения должно производиться быстро, чтобы не допускать отопления вагона; ни в каком случае нельзя оставлять открытой дверь вагона в момент снятия показания термометра.

Результаты измерения температуры грузового помещения вагона и наружного воздуха (в тени) заносятся в контрольные сведения.

При вскрытии вагона для индивидуального обслуживания плом-

бы снимаются с правой стороны вагона по ходу поезда. Если вагон в пути изменил направление движения, снимаются пломбы предыдущей станции обслуживания так, чтобы на всем пути следования на одной двери вагона оставалась пломба станции погрузки.

О снятии пломбы для обслуживания и о пломбировании вагона после измерения температуры делаются отметки в вагонном листе.

Пломбирование вагона производится весовщиком станции.

Венти л и р о в а н и е в а г о н о в. Вентиляция (обмен воздуха) вагонов, груженых скоропортящимися грузами, необходимо для удаления из грузового помещения вредных газов и запахов, выделяемых некоторыми продуктами в процессе их хранения и перевозки.

Вентиляции подлежат все плодовоовощи при перевозке их без охлаждения, а также некоторые другие продукты. Однако необходимо иметь в виду, что при перевозке некоторых грузов (например, мороженого мяса, дичи, бекона, рыбы мороженой и охлажденной и др.) вентиляция не допускается. Об этом имеются указания в инструкции.

Под погрузку грузов, требующих вентиляции, подаются только вагоны-ледники с решетчатыми карманами. Загрузка грузов, требующих вентиляции, в вагоны с танковыми карманами запрещена.

Вентиляция всех скоропортящихся грузов, перевозимых в зимний период времени года, полностью прекращается при установившихся дневных температурах наружного воздуха ниже -5° ; о пропуске вагонов без вентиляции льдопункты вносят отметку в контрольные сведения о температуре наружного воздуха.

Вентиляция вагонов-ледников производится:

а) специальными переносными вентиляторами (стационарный способ вентиляции);

2) нагнетанием воздуха во время движения поезда через открытые льдозагрузочные люки (периодическое и непрерывное вентилирование).

Вентиляция крытых вагонов, груженых скоропортящимися грузами, производится во время движения поезда через открытые и зарешетчатые люки (непрерывное вентилирование).

Вентиляция вагонов-ледников стационарным способом осуществляется во время стоянки вагонов под льдоснабжением при помощи специального переносного прибора, который устанавливается на люке ледяного кармана.

Непрерывное и периодическое вентилирование производится во время следования поезда путем нагнетания воздуха через открытые люки, для чего люковые крышки ставятся в наклонное положение под углом 45° к крыше вагона-ледника, а съемные люковые подушки ставятся на ребро в горловине люка.

Продолжительность периодического вентилирования через люки устанавливается от 30 мин. до 1 часа для всех грузов и периодов перевозки. Для периодического вентилирования устанавливаются «участки вентилирования», на начальной станции которых люки открываются, а на конечной станции закрываются.

Потолочные вентиляторы в вагонах-ледниках, загруженных грузами, требующими вентилирования, в том числе и при перевозках в зимний период, остаются открытыми на всем пути следования.

Положение потолочных вентиляторов проверяется на каждом транзитном пункте льдоснабжения.

Периодическое вентилирование (через люки вагонов и стационарным способом) производится один раз в сутки, начиная со вторых суток после погрузки всех грузов, требующих вентилирования, независимо от периода перевозки. О произведенном вентилировании в контрольных сведениях делаются отметки.

Непрерывное вентилирование крытых вагонов, груженых плодово-овощами и другими скоропортящимися грузами, производится через люки на всем пути следования. Люковые отверстия крытых вагонов зарешетчиваются заграждениями из проволоочной сетки, кровельного железа или деревянных планок.

Работа льдопунктов. В общей работе станции для обслуживания проходящих вагонов-ледников, груженых скоропортящимися грузами, отводится строго ограниченное время. Поэтому технологический процесс работы льдопункта должен быть организован так, чтобы все операции по обслуживанию вагонов были выполнены в установленную норму времени.

На транзитных льдопунктах производятся следующие операции по обслуживанию вагонов-ледников:

- 1) определение порядка обслуживания вагонов-ледников;
- 2) проверка наличия льда в прибывших вагонах-ледниках;
- 3) льдо-солеснабжение вагонов-ледников;
- 4) вентилирование вагонов-ледников;
- 5) заполнение контрольных сведений.

Основным принципом технологического процесса работы транзитного льдопункта является максимальное совмещение всех операций по обслуживанию с расчетом окончания всей обработки целого поезда или группы вагонов в течение времени, потребного на выполнение самой длительной операции (льдо-солеснабжение).

Порядок обслуживания вагона-ледника устанавливается на основании информации, получаемой от предыдущего льдопункта о порядке расположения вагонов-ледников в поезде, с указанием их номеров и рода загруженного в них груза.

Предварительное получение льдопунктом этих сведений дает возможность приступить к работам по льдоснабжению немедленно после подачи поезда (или группы вагонов) под эстакаду.

На каждый вагон-ледник, загруженный скоропортящимся грузом, независимо от способа перевозки (с охлаждением, без охлаждения, с утеплением или отоплением) на льдопункте, производящем первоначальное льдоснабжение или подготовку ледника к погрузке, составляются контрольные сведения, которые прилагаются к дорожным документам.

Заполнение контрольных сведений в пути следования производится одновременно с процессом льдоснабжения на каждом транзитном льдопункте независимо от способа перевозки.

Каждая запись в контрольных сведениях оформляется наложением штампа станции и подписью начальника льдопункта или его дежурного помощника.

Осмотр груза в пути и переадресовка. В целях усиления надзора за качественным состоянием перевозимых по железным дорогам скоропортящихся грузов НКПС по согласованию с соответствующими наркоматами может устанавливать на крупных узловых станциях контрольные пункты из представителей хладотранспорта и инспекции по качеству.

На такие контрольные пункты возлагаются:

1) осмотр транзитных скоропортящихся грузов и определение их пригодности для дальнейшего следования по железной дороге;

2) переотправка на ближайшие потребительские центры или перерабатывающие пункты такого груза, который по своему состоянию не может выдержать перевозки до станции назначения, указанной в накладной;

3) задержка груза, который по своему состоянию не может быть допущен к дальнейшей перевозке, для технологической обработки или реализации на месте.

Станции нового назначения грузов, указанных в п. 2, определяют представителем инспекции по качеству. Переотправка производится по распоряжению начальника станции по тем же документам с заменой названия станции назначения (без взыскания штрафа). К документам прилагается акт, составленный контрольным пунктом.

При обнаружении признаков порчи грузов в пути на станции, где нет контрольного пункта, вопрос о возможности дальнейшего следования или необходимости задержки для технологической обработки или реализации груза решает комиссия в составе начальника станции, работника хладотранспорта и представителя железнодорожного ветеринарного или санитарного надзора. При наличии на станции хозяйственной организации, системе которой принадлежит груз, для участия в комиссии приглашается представитель этой организации.

О переотправке, задержке или реализации скоропортящихся грузов в пути начальник станции по телеграфу уведомляет станции отправления и первоначального назначения, которые обязаны сообщить об этом отправителю и первоначальному адресату с указанием причины переотправки или реализации груза. Кроме того, должно быть послано почтой уведомление установленной формы.

Изменение станции назначения вагонов, груженых скоропортящимися грузами, допускается в порядке ст. 37 Устава железных дорог только при условии, если груз может быть доставлен по новому назначению в течение времени, остающегося до истечения срока, указанного в сертификате или качественном удостоверении.

В случае обнаружения в пути следования отсутствия или неясности пломб у вагонов-ледников, груженых скоропортящимися грузами, перевозимыми в теплый и переходный периоды времени года с охлаждением или в холодный период с утеплением, производятся наружный осмотр груза и, если возможно, пересчет мест, но без перевешивания груза. Об этом составляется акт, копия которого прилагается к документам.

Выдача груза на станции назначения. В случае обнаружения на станции назначения порчи прибывших грузов составляется коммерческий акт при участии работников хладотранспорта и получателя.

В коммерческом акте указываются состояние груза, тары и вагона, размеры порчи груза и другие данные, по которым могут быть установлены причины порчи.

Если на данной станции нет работника хладотранспорта, то акт составляется без его участия, но с обязательной последующей высылкой копии акта участковому ревизору хладотранспорта.

При разногласиях между работниками дороги и грузополучателем в вопросе определения причин и размера порчи груза начальником станции назначается экспертиза для осмотра груза и окончательного решения вопроса.

Экспертами могут быть представители государственной инспекции по качеству, а при отсутствии их—представители ветеринарного или санитарного надзора и специалисты по продуктам питания других организаций.

К коммерческому акту должны быть приложены:

- 1) сертификат Государственной инспекции по качеству и качественное удостоверение отправителя;
- 2) акт экспертизы в случае его составления на станции выгрузки;
- 3) контрольные сведения на вагон, в котором прибыл испорченный груз;
- 4) коммерческий акт, составленный в пункте перевалки.

В случае утраты или повреждения принадлежащего железной дороге оборудования или повреждения вагона с грузополучателя взыскивается штраф в размере пятикратной стоимости утерянного или поврежденного имущества, а также сумма причиненных дороге убытков (в порядке ст. 81 и 82 Устава железных дорог).

Железные дороги несут ответственность за порчу скоропортящихся грузов в случае нарушения установленного порядка обслуживания вагонов в пути следования и несоблюдения ответственных сроков доставки, установленных согласно ст. 36 Устава железных дорог, с учетом обстоятельств, удлиняющих эти сроки.

Обеспечение ускоренной перевозки скоропортящихся грузов. Поезда, установленные для перевозки скоропортящихся грузов и живности, подразделяются на ускоренные холодные (весом 1 000 *m*), холодные нормального веса и молочные (весом 700 и 350 *m*).

Порядок формирования поездов установлен следующий:

а) вагоны-ледники с грузами, требующими охлаждения, должны ставиться в голове поезда, а вагоны с живностью — в хвостовой части поезда отдельными группами;

б) при недостатке вагонов, груженых скоропортящимися грузами и живностью, поезда до установленной весовой нормы пополняются вагонами с прочими грузами назначением согласно плану формирования; это пополнение ставится в поезде отдельной группой;

в) прицепка к ускоренным холодным и холодным поездам нормального веса вагонов, груженых скоропортящимися грузами и живностью,

допускается только по участковым станциям назначением согласно плану формирования; прицепка к поездам этих вагонов производится за счет отцепки от поезда пополнения с постановкой ледников и вагонов с живностью в соответствующую часть поезда;

г) отцепка от указанных поездов вагонов со скоропортящимися грузами и живностью допускается только на участковых станциях.

Включение в ускоренные и холодные поезда нормального веса курсовых вагонов с работой по станциям запрещено; курсовые вагоны по сбору и раздаче грузов, перевозимых мелкими отправлениями, могут включаться в молочные поезда при условии, если погрузка и выгрузка будут производиться без отцепки этих вагонов от поезда.

Назначенные в обращение холодные и молочные поезда должны ежедневно отправляться с пунктов их формирования независимо от наличия вагонов, груженых скоропортящимися грузами и живностью.

Для ускорения продвижения поездов со скоропортящимися грузами, назначаемых в обращение по летнему графику, введено сопровождение их начальниками поездов.

В НКПС, управлениях дорог и отделениях движения установлен диспетчерский контроль за продвижением холодных поездов.

В целях борьбы с задержкой груженых вагонов-ледников по пути следования, что вызывает просрочку в доставке и порчу продуктов на узловых и сортировочных станциях, на которых перерабатываются холодные поезда, организован пономерной учет простоя вагонов-ледников; начальники этих станций, согласно приказу НКПС № 1028/Ц от 1942 г., обязаны два раза в сутки проверять наличие на станции груженых ледников и принимать меры к немедленному отправлению их по назначению.

На направлениях, где установлено обращение холодных поездов, постановка вагонов-ледников в поезда, не предназначенные для перевозки скоропортящихся грузов, НКПС запрещена.

Не допускается погрузка в вагоны-ледники всех грузов, кроме скоропортящихся: мяса и мясопродуктов, рыбы и рыбопродуктов, плодоовощей, масла животного и маргарина, консервной продукции, дрожжей сухих прессованных, яиц, пива, минеральных вод, вин виноградных и молочных продуктов; также запрещено использование вагонов-ледников в порожнем направлении под перевозку всех нескоропортящихся грузов.

8. Перевозка молока и молочнокислых продуктов в молочных вагонах-ледниках

К молочным продуктам относятся: молоко свежее, сливки, сметана, творог, сырки, простокваша и кефир.

Перевозка молока и молочнокислых продуктов производится в специально оборудованных молочных вагонах-ледниках или в багажных вагонах.

Молочные ледники назначаются в обращение на тех участках, на которых ежедневная погрузка молочных продуктов составляет не менее 50 мест в сутки; эти вагоны включаются в специальные молочные или пассажирские поезда.

Порядок перевозки молочных продуктов по участкам, где их предъявление составляет менее 50 мест в сутки, устанавливается управлением дороги.

На станциях, на которых единовременное предъявление молока и молочнокислых продуктов превышает 50 мест, молочные вагоны-ледники по усмотрению управления дороги могут предоставляться с отцепкой от поезда и подачей под погрузку.

Управление железной дороги обязано известить отправителей через начальников станций об изменении расписания или отмене курсирования молочных ледников или поездов за три дня до изменения или отмены с указанием нового порядка перевозки молока и молочнокислых продуктов.

Назначение в обращение молочных вагонов-ледников производится на основании представляемых в управления дорог областными конторами Главмолоко и другими постоянными отправителями, не входящими в эту систему, месячных постанционных плановых заявок. Плановые заявки представляются в сроки, установленные правилами планирования перевозок. В плановой заявке должны быть указаны станции отправления и назначения и количество мест молока и отдельно молочнокислых продуктов.

Допускается замена погрузки одного вида продуктов другим из расчета, что одно место молочных продуктов считается за два места с молоком.

Погрузка молочных продуктов в пунктах, не открытых для производства перевозочных операций, может быть допущена только с разрешения управления дороги.

За три дня до начала пятидневки отправитель обязан представить начальнику станции заявку с указанием количества отправляемых продуктов по дням пятидневки.

Молочные продукты допускаются к перевозке в следующей таре:

- 1) молоко свежее и сливки — в металлических бидонах весом от 30 до 65 кг;
- 2) кефир — в герметически закупоренных бутылках с упаковкой в ящики;
- 3) творог и сметана — в кадках и бочках весом не свыше 80 кг в каждом месте;
- 4) простокваша — в специальных фарфоровых банках, упакованных в ящики.

Бидоны с молоком должны сдаваться в запломбированном виде с плотно прилегающими к горлышку крышками, с прокладкой между ними резиновых колец, чистой белой бумаги, марли или тонкой эластичной стружки из лиственных пород дерева. При перевозке сливок на бидоны отправителем навешиваются деревянные бирки красного цвета с надписью «Сливки».

Кадки должны быть вполне исправными и иметь под крышкой прокладку из чистой белой бумаги или марли, а также деревянные обручи в уторах.

Бидоны или кадки, не удовлетворяющие перечисленным требованиям, а также бидоны, которые при наклонном положении (под уг-

лом 45°) дают течь или выплескивание молока, к перевозке не допускаются.

К молочным бидонам грузовладельцем должны быть наглухо прикреплены (припаяны) металлические клейма с четким и ясным обозначением веса брутто и нетто, станции отправления, наименования отправителя, станции назначения и наименования получателя. Такие же трафареты должны быть и на деревянной таре.

Для крупных отправителей молока по согласованию с управлением дороги может быть допущена обезличенная перевозка бидонов. В этих случаях на наглухо прикрепленном металлическом клейме должны быть указаны наименование системы, которой принадлежит бидон, и вес его брутто и нетто. При следовании бидона в грузе на него отправителем навешивается бирка: белого цвета — на бидоны с молоком и красного цвета — на бидоны со сливками, с указанием станции отправления и наименования отправителя.

Молоко должно сдаваться в свежем и доброкачественном состоянии с температурой не выше $+10^{\circ}$ в летний период и не ниже $+2^{\circ}$ в переходный и зимний периоды.

Замороженное молоко принимается к перевозке при условии обязательной отметки об этом в дорожных документах.

Перевозка молока и молочнокислых продуктов в молочных ледниках и багажных вагонах совершается по молочным квитанциям.

По одной молочной квитанции принимаются молочные продукты только одного наименования, т. е. на каждый вид продукции составляется отдельная квитанция.

Молочная квитанция составляется одна на каждую станцию назначения на имя одного получателя, без ограничения числа мест.

Отправителю продуктов или порожней тары выдается молочная квитанция после уплаты причитающихся за перевозку платежей. На станции прибытия продукты или тара выдаются адресату под расписку на обороте молочной дорожной ведомости с указанием прописью количества мест. При этом получателю вручается дубликат молочной квитанции.

Для сохранения качества перевозимого груза в летнее время внутри молочных ледников должна поддерживаться температура не выше $+10^{\circ}$ при следовании вагонов с догрузкой в пути и не выше $+8^{\circ}$ при следовании без догрузки в пути. В зимнее время температура внутри молочных вагонов должна быть не ниже $+2^{\circ}$ и не выше $+10^{\circ}$.

Измерение температуры производится в контрольной точке грузового помещения вагона на высоте 1 м от пола и на расстоянии 1,5 м от ледяного кармана. В каждом молочном вагоне должен быть внутри грузового помещения термометр для измерения температуры.

Погрузка молочнокислых продуктов в молочные вагоны-ледники и выгрузка порожней тары на станциях, открытых для производства перевозочных операций, производятся средствами железной дороги; в отдельных пунктах эти операции производятся клиентурой по особым разрешениям НКПС.

На пунктах, на которых перевозочные операции не производятся, погрузка молочных продуктов и выгрузка тары производятся средствами отправителя и получателя. Для удобства погрузки и выгрузки

на таких пунктах железной дорогой могут устраиваться специальные платформы за счет отправителя молока.

Молоко и молочнокислые продукты, предъявляемые в металлических бидонах, принимаются к перевозке только за исправными пломбами отправителя без взвешивания с указанием веса в грузовых документах с трафарета тары.

Кадки и бочки перевешиваются при отправлении полностью лишь на станциях, открытых для перевозочных операций.

В тех случаях, когда вместе с молочными продуктами перевозятся и другие грузы, молочные продукты должны быть помещены отдельно по возможности в одной половине вагона. Совместная перевозка молочных продуктов с продуктами, имеющими резкий запах, не допускается.

Молочные вагоны должны подаваться под выгрузку к платформам, удобным для подъезда авто-гужевого транспорта.

Время, в течение которого прибывшие молочные вагоны-ледники должны быть поданы под выгрузку, устанавливается начальником дороги в зависимости от местных условий; это время не должно превышать 2 час. с момента прибытия поезда.

В случае опоздания поезда, с которым перевозятся молоко и молочнокислые продукты, начальник станции обязан предупредить об этом клиентуру. Порядок уведомления устанавливается начальником станции по согласованию с клиентурой.

Молоко и молочнокислые продукты выгружаются и выдаются получателю немедленно после подачи вагонов к месту выгрузки.

При невывозе получателем молока в течение 6 час. и молочнокислых продуктов в течение 12 час. груз реализуется в установленном порядке.

В пунктах прибытия взвешиваются только бидоны, кадки и бочки, прибывшие без пломб или в неисправном состоянии. Исправные бидоны, кадки и бочки по требованию получателя взвешиваются в количестве не более 10% общего числа мест.

Порожняя молочная тара принимается к перевозке не позднее чем за 4 часа до отправления установленного для ее перевозки поезда; при этом тара должна быть рассортирована отправителем по станциям назначения. При обезличенной перевозке тары сортировки по станциям назначения не требуется.

Крышки бидонов должны быть в закрытом состоянии и закреплены шпагатом или проволокой.

9. Перевозка живности

Ежегодно железные дороги СССР перевозят свыше 1 млн. т живности. Правильная организация перевозок живности имеет огромное государственное значение и должна отвечать следующим основным требованиям:

- 1) обеспечивать доставку живности по назначению в кратчайший срок и в полной сохранности;
- 2) не допускать потери живого веса живности во время перевозки;
- 3) устранять возможность заболевания и падежа живности в пути;
- 4) предупреждать возможность распространения заразных заболеваний среди животных (эпизоотий).

Отсюда вытекают те задачи, которые стоят перед скотозаготовительными организациями и железными дорогами по рациональной организации перевозок живности, а именно необходимо, чтобы:

1) станции железных дорог имели соответствующие приспособления и устройства для погрузки и выгрузки живности (платформы, скотозагоны, водопойные устройства и т. п.);

2) перевозка живности совершалась или в специальных вагонах или в крытых вагонах, оборудованных необходимыми приспособлениями (решетками, корытами, кормушками и пр.);

3) не допускалась к перевозке живность больная и из местностей, не благополучных по заразным заболеваниям;

4) перевозимая живность находилась под ветеринарным надзором;

5) пункты погрузки и выгрузки и вагоны отвечали установленным санитарным требованиям;

6) в пути были обеспечены хорошее кормление, водопой и уход за живностью.

Погрузка и выгрузка перевозимых повагонными отправлениями животных и птиц производится на специально оборудованных для этого станциях, которые объявляются НКПС в Тарифном руководстве по согласованию с Наркомземом СССР.

Перевозка живности мелкими отправлениями допускается между всеми станциями, открытыми для грузовых операций.

В е т е р и н а р н о - с а н и т а р н ы й н а д з о р на железных дорогах осуществляется через сеть ветеринарно-санитарных участков. Сеть и границы этих участков устанавливаются Наркомземом СССР и объявляются в Тарифном руководстве. По характеру своей работы ветеринарно-санитарные участки на железных дорогах разделяются на линейные, транзитные и контрольно-транзитные.

Линейные ветеринарно-санитарные участки осуществляют надзор за погрузкой и выгрузкой животных, птицы, мяса и животного сырья на станциях в пределах своих границ.

Транзитные ветеринарно-санитарные участки в отношении погрузки выполняют те же функции, что и линейные участки, и кроме того, осуществляют надзор за транзитной живностью.

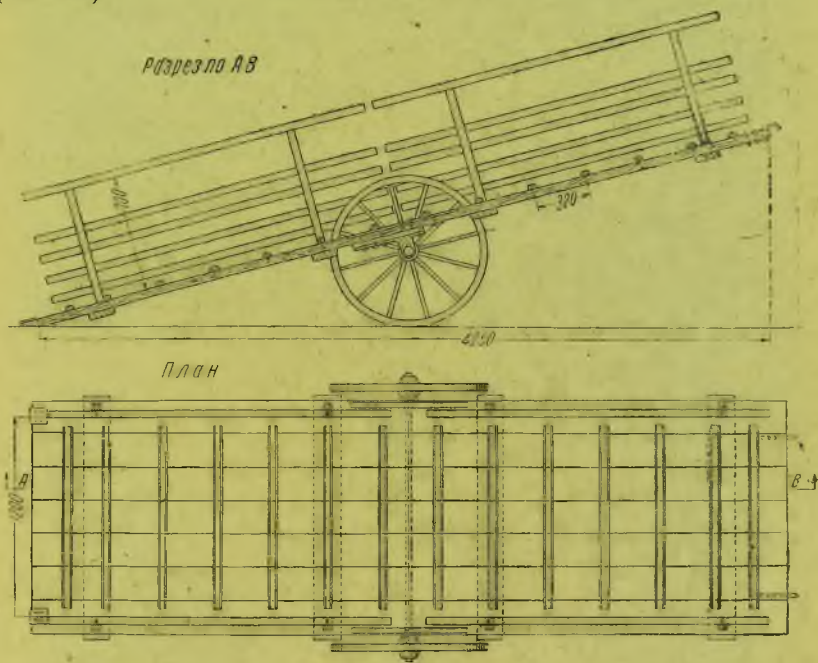
Контрольно-транзитные ветеринарно-санитарные участки помимо обслуживания операций по погрузке и выгрузке на приписанных к ним станциях выполняют круглосуточное ветеринарное обслуживание транзита на этих пунктах.

Надзор за санитарной обработкой вагонов на дезинфекционно-промывочных станциях осуществляется специальным ветеринарно-санитарным персоналом, а на дезинфекционно-промывочных пунктах—персоналом транспортных ветеринарно-санитарных участков, на территории которых эти пункты расположены.

О б о р у д о в а н и е с т а н ц и й. Станции, открытые для повагонной погрузки и выгрузки животных и птиц, должны иметь специальные устройства, обеспечивающие нормальное производство операций, связанных с приемом к отправлению или выдачей живности. К этим специальным устройствам относятся железнодорожные пути, сквозные или тупиковые, предназначенные для установки вагонов, скотопогрузочные и скотовыгрузочные платформы, скотозагонные

дворы, загоны, открытые навесы или закрытые помещения для животных, коновязи, водопойные устройства и т. п. Кроме того, к специальным сооружениям, устраиваемым на станциях для обслуживания животных, относятся сооружения ветеринарно-санитарных пунктов, которые находятся в ведении Наркомзема СССР.

На станциях, где погрузка живности производится не систематически, а единичными вагонами, а также на прочих станциях, открытых для грузовых операций, для погрузки живности вместо платформ могут быть устроены передвижные или переносные трапы (сходни) (фиг. 188).

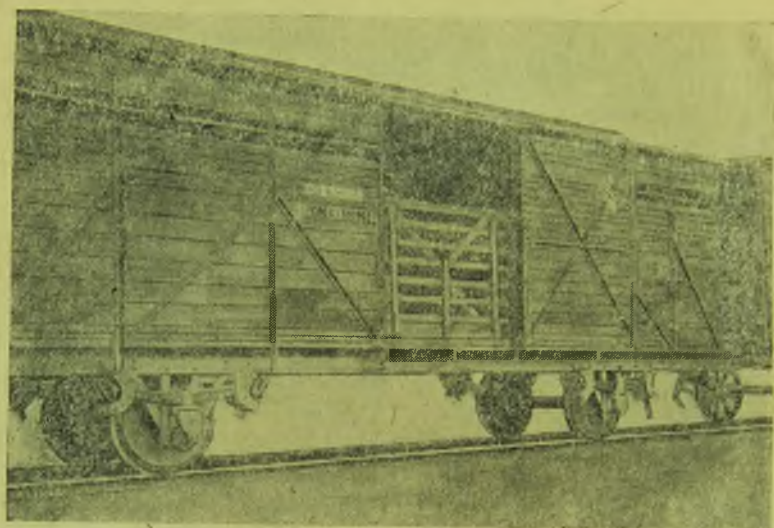


Фиг. 188

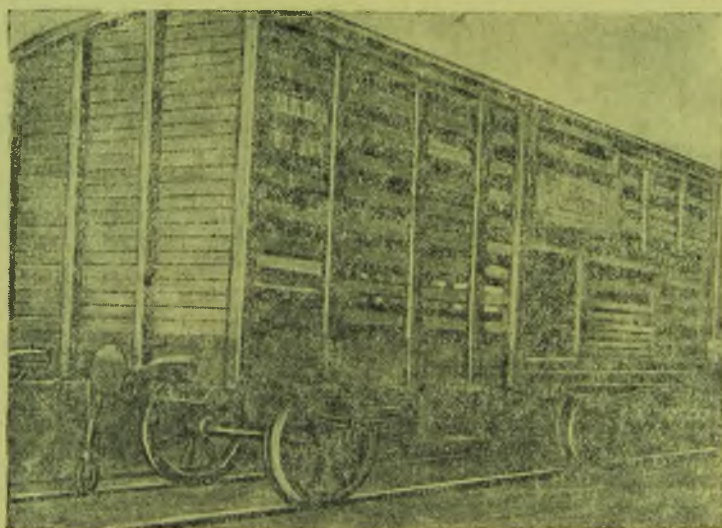
Вагоны и подготовка их. Перевозка по железным дорогам животных и птиц производится как в специальных вагонах, так и в обыкновенных товарных крытых вагонах, временно приспособленных для этой цели.

К специальным вагонам для перевозки животных и птиц относятся:

- 1) одноярусные вагоны для перевозки крупного рогатого скота (фиг. 189);
- 2) двухъярусные вагоны для перевозки свиней и мелкого скота (овец и коз) (фиг. 190);
- 3) вагоны для перевозки птицы с двумя и более ярусами.



Фиг. 189



Фиг. 190

Специальные скотские вагоны имеют в зависимости от назначения для перевозки определенного вида животных соответствующее несъемное внутреннее оборудование (кормушки, корыта, кольца для привязывания крупного рогатого скота).

Скотские вагоны бывают как со сплошной, так и с решетчатой обшивкой продольных стен. Скотские вагоны со сплошными стенками имеют для вентиляции люки в продольных стенах или решетчатые задвижки в торцевых стенах (фиг. 191).

Вагоны для перевозки птицы имеют сплошные или металлические сетчатые стены и внутреннее оборудование с несъемными или складными полками в два, три или четыре яруса. Двухъярусные вагоны-решетки для перевозки свиней оборудуются съёмными или несъёмными кормушками, которые при очистке опрокидываются наружу вагона через отверстия в продольных стенах.

Двух- и многоярусные вагоны для перевозки животных и птиц имеют плотно сколоченные водонепроницаемые полы между ярусами.

Специальные вагоны-решетки для перевозки животных и птиц предназначаются в основном для перевозки животных в теплое время года. Перевозка в этих вагонах зимой возможна только на короткое расстояние и при условии отопления вагонов путем заделки зазоров изнутри тесом или обивки соломенными матами.

Специальные скотские вагоны, построенные по проекту московского мясокомбината, имеют откидные убирающиеся кормушки, корыта для поения животных, нары для пятисуточного запаса фуража и специальные баки с двухсуточным запасом воды. Вагоны имеют по шесть люков с каждой продольной стороны и две постоянные двустворчатые дверные решетки, которые дают возможность хорошей вентиляции вагонов. Кроме этого, в торцевых стенах устроены окна и двери для прохода проводников между вагонами. Баки для воды в вагонах заполняются водой при помощи резиновых или пеньковых шлангов через выведенные наружу патрубки. Вагоны приспособлены для перевозки крупного рогатого скота, свиней и овец (фиг. 192). На фиг. 193 показан внутренний вид специального вагона для перевозки крупного рогатого скота.

Перевозка живности в обыкновенных крытых четырех- и двухосных вагонах с одинарной обшивкой допускается при условии обязательного оборудования их необходимыми приспособлениями, обеспечивающими возможность привязывания лошадей и крупных животных и защищающими мелких животных от падения из вагонов при перевозке.



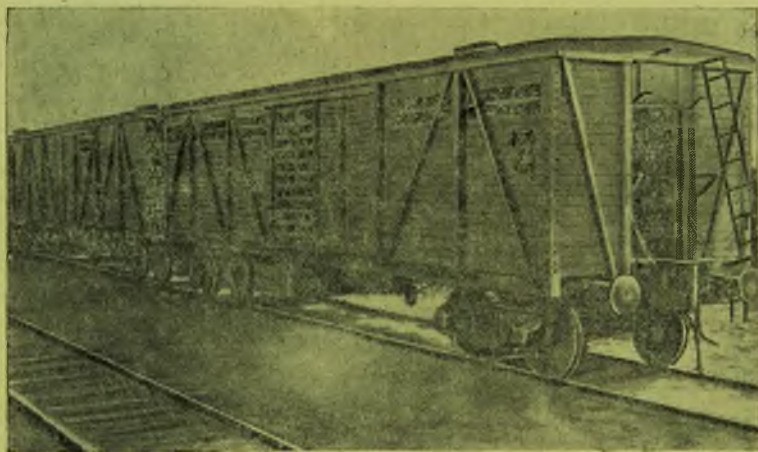
Фиг. 191

Подача под погрузку живности вагонов с двойной обшивкой не разрешается, так как дезинфекция их после выгрузки животных почти невозможна.

Перевозка животных и диких зверей, требующих особых приспособлений и оборудования подвижного состава, совершается каждый раз по предварительному соглашению отправителя с управлением дороги отправления.

Перевозка животных в четырехосных вагонах, не имеющих люков, не допускается, так как вентиляция этих вагонов, особенно в летнее время, затруднена.

Обыкновенные крытые товарные вагоны для перевозки животных оборудуются приспособлениями в зависимости от вида животных и способа размещения их в вагонах.



Фиг. 192

Для перевозки лошадей двухосные вагоны оборудуются двумя съемными закладками-досками и четырьмя фуражными досками, а четырехосные вагоны — шестью поперечными закладками-досками, двумя продольными досками и четырьмя фуражными досками.

Для привязывания крупного рогатого скота при поперечном размещении в несъемные воинские доски верхнего настила продольных стен вагона (с одной стороны) ввинчивается необходимое количество колец по числу животных. В междверном пространстве животные привязываются к закладке-доске, вставляемой в специальные вырезки дверных брусьев.

При продольном размещении крупного рогатого скота (конский способ) вагоны оборудуются закладками-досками по типу, установленному для перевозки лошадей.

Кроме того, при перевозке крупного рогатого скота в летнее время вагоны оборудуются двумя дверными решетками, а в зимнее время одной решеткой установленного образца. Вторая дверь вагона в этом случае наглухо закрывается.

При перевозке свиней и овец вагоны или оборудуются дверными решетками или же дверные проемы заделываются решетчатыми щитами высотой 1,5 м.

Вагоны с животными должны быть снабжены одним фонарем установленного образца и одной стремянкой.

Основное оборудование вагона (кольца, решетки, фуражные доски, фонари и стремянки) для перевозки животных предоставляется железными дорогами. Необходимое дополнительное оборудование вагонов производится средствами грузоотправителей.



Фиг. 193

Для перевозки живности должны предоставляться совершенно чистые вагоны. Грязные вагоны перед подачей для погрузки должны подвергаться промывке горячей водой, а по требованию ветеринарно-санитарного надзора — и дезинфекции.

Вагоны для перевозки воинских лошадей, а также племенных животных до погрузки во всех случаях обязательно промываются и дезинфицируются.

Проверка санитарного состояния поданных для погрузки живности вагонов производится транспортным ветеринарным персоналом, а при его отсутствии начальником станции. При проверке обращается особое внимание на чистоту вагона, исправность пола и крыши и отсутствие выступающих наружу гвоздей или других заостренных предметов, могущих причинить животным ранения.

При предоставлении для перевозки живности вагонов, в которых раньше перевозились химические вещества, минеральные удобрения, поваренная соль насыпью или препараты, употребляемые для борьбы с вредителями сельского хозяйства, они должны подвергаться особенно тщательной промывке. В вагонах после промывки не должно оставаться никаких следов перечисленных веществ.

Условия приема к перевозке. Согласно Ветеринарному уставу к перевозке по железным дорогам допускаются только животные и птицы здоровые, благополучные по заразным болезням и заготовленные в благополучных по эпизоотиям хозяйствах и пунктах.

На каждую предъявляемую к погрузке партию животных и птиц отправитель обязан представить транспортному ветеринарно-санитарному надзору ветеринарное удостоверение.

При несоответствии вида и количества животных и птиц или сведений о них данным, указанным в ветеринарном удостоверении, и при отсутствии у владельца живности документа, объясняющего причину этого несоответствия, ветеринарное удостоверение считается недействительным.

Транспортный ветеринарный врач или фельдшер, ознакомившись со сведениями о живности, указанными в ветеринарном удостоверении, проверяет правильность его выдачи, производит осмотр животных в приемном загоне и затем надписью на удостоверении разрешает прием к перевозке предъявленной партии животных или птиц.

Отправитель предъявляет в товарную контору станции заполненные железнодорожные накладные на каждый вагон и ветеринарное удостоверение с надписью (визой) на нем представителя транспортного ветеринарно-санитарного надзора.

При отсутствии ветеринарного удостоверения с места выхода животные и птицы к перевозке не принимаются. Без ветеринарного осмотра и предъявления удостоверений разрешается перевозка не более десяти птиц и трех мелких животных для личного пользования, а также перевозка воинских эшелонов и транспортов с лошадьми, другими рабочими животными и порционным скотом при предъявлении начальнику станции свидетельства об осмотре этих животных и птиц ветеринарным врачом воинской части.

Отправитель обязан прикрепить ветеринарное удостоверение к одной из накладных, а во всех остальных накладных сделать отметки о том, что ветеринарное удостоверение за таким-то номером и от такого-то числа приложено к такой-то накладной.

Без ветеринарного осмотра и визы транспортного ветеринарно-санитарного надзора на ветеринарном удостоверении животные и птицы могут приниматься к перевозке по распоряжению начальника станции только в тех случаях, когда представитель транспортного ветеринарно-санитарного надзора не прибыл к сообщенному ему начальником станции сроку доставки животных на станцию для погрузки.

При выявлении в предъявленной партии живности случаев падежа, наличия больных животных и птиц, а также при просроченности ветеринарного удостоверения или несоответствии действительности указанных в нем сведений начальник станции не разрешает приема к перевозке такой партии живности без ветеринарного осмотра.

О приеме к отправлению без ветеринарного осмотра животных и птиц начальник станции обязан сделать соответствующую отметку на ветеринарном удостоверении с указанием причин приема без ветеринарного осмотра. Одновременно начальник станции сообщает об этом по телеграфу на ближайший транзитный ветеринарно-санитарный

пункт по пути следования живности и старшему ветеринарному инспектору дороги отправления.

Погрузка живности в вагоны производится средствами отправителя.

Погрузка производится преимущественно в светлое время суток. При необходимости погрузки в ночное время места погрузки и ветеринарного осмотра должны быть достаточно освещены. При отсутствии должного освещения погрузка животных и птицы в ночное время не допускается.

На представителей транспортного ветеринарно-санитарного надзора и на начальников станций возложена обязанность наблюдать за недопущением переполнения вагонов животными. При погрузке скота в вагоне должен оставаться свободный промежуток размером в одну голову.

Для различного рода животных правилами перевозок установлены следующие нормы погрузки в вагоны:

1) лошадей — не более 8 голов, а перевозимых по свидетельствам Государственного коннозаводства — не более 4 голов на обыкновенный крытый товарный вагон;

2) крупного рогатого скота — от 8 до 20 голов на вагон в зависимости от размера вагонов и величины животных;

3) телят — не более 30 голов на вагон;

4) овец и коз — от 45 до 60 при одноярусной погрузке и от 80 до 100 голов на вагон при двухъярусной погрузке;

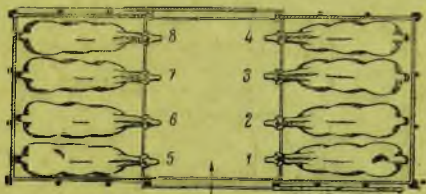
5) свиней — от 20 до 40 при одноярусной погрузке и от 35 до 75 голов на вагон при двухъярусной погрузке.

При перевозке лошадей принято продольное их размещение, т. е. параллельно продольной оси вагона, головами к междверному пространству (фиг. 194). При перевозке в четырехосном вагоне лошади размещаются в каждой половине вагона двумя рядами (фиг. 195).

Крупный рогатый скот может размещаться в вагоне двумя способами: поперечным и продольным. При поперечном способе размещения скот ставится перпендикулярно продольной стенке вагона головами к ней и привязывается к кольцам, ввинчиваемым в несъемные доски. При продольном же способе размещения скот ставится вдоль продольной стенки вагона головами к междверному пространству и привязывается к доскам-закладкам, вставляемым в вырезы в дверных стойках и укрепляемым поворотными колобашками.

При перевозке крупного рогатого скота в четырехосных вагонах поперечное размещение животных производится так же, как в двухосном вагоне, а продольное размещение может производиться так, как при перевозке лошадей.

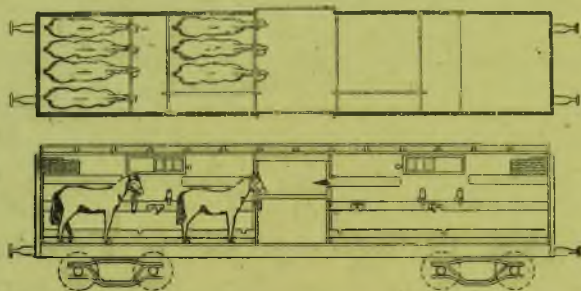
При перевозке в зимнее время в большие морозы ценных экземпляров лошадей и племенного скота, а также свиней, следующих для от-



Фиг. 194

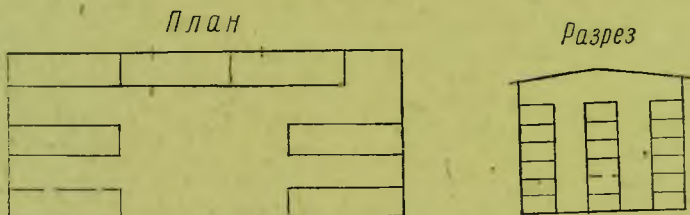
корма или убоя, вагоны необходимо утеплять путем обивки их изнутри войлоком или соломенными матами.

Птицы перевозятся в обыкновенных крытых товарных вагонах в клетках, установленных в вагоне рядами в несколько ярусов (фиг. 196). Птица может перевозиться и без клеток в специально оборудованных для перевозки птицы вагонах или специально приспособо-



Фиг. 195

бленных для этой цели обыкновенных товарных вагонах. Для перевозки птицы (обычно гусей или индеек) в вагонах устраиваются полки в два-три яруса вдоль продольных стен вагона с одной стороны во всю длину вагона, а с другой — в промежутках между торцевыми стенками и дверью вагона, а с передней стороны полок устраиваются решетки и приспособления для прикрепления корыт для кормления и поения птицы. Полы между ярусами с птицей должны быть плотные,



Фиг. 196

предохраняющие от загрязнения птицу, находящуюся в нижних ярусах. Для лучшего ухода за птицей в пути и равномерного ее кормления и поения ярусы с птицей разгораживаются несколькими поперечными перегородками. Перевозка птицы без клеток нерациональна, так как вызывает недогруз вагонов примерно на 30 — 40%.

Для кормления животных и птиц в пути допускается в вагоне с живностью помещать не более чем трехсуточный запас фуража, считая по приведенным в табл. 8 суточным нормам (в килограммах).

Таблица 8

Животные	При повагонных перевозках (на вагоны с живностью)		При поштучных перевозках (на одну голову)	
	сена, травы, соломы, под- стилки	зернового корма	сена, травы, соломы, под- стилки	зернового корма, муки, отрубей или зерна
Рогатый скот	500	65	12	4
Лошади	500	65	8	6
Овцы, козы, телята	500	65	2	1
Свины	—	150	—	4

Для птиц количество корма определяется из расчета 1 кг в сутки на каждые 16 кг веса птиц, а для остальных мелких животных из расчета 4 кг в сутки на 16 кг веса животных.

Подстилка для свиней в холодное время года должна быть соломенной и иметь достаточную толщину. Замена соломенной подстилки посыпкой пола песком в зимнее время не допускается.

При следовании животных на расстояние более трех суток пути до ближайшей транспортной сено-фуражной базы запас фуража и подстилки сверх суточной нормы должен быть погружен в отдельный вагон.

По окончании погрузки животных и птиц в вагоны, проверки правильности размещения и привязи животных и достаточности укрепления клеток с птицей и мелкими животными представителем транспортного ветеринарно-санитарного надзора, агентом хладотранспорта, а при его отсутствии начальником станции отправления составляются контрольные сведения по установленной форме.

В контрольных сведениях на животных указываются станция отправления, количество отправленных животных, число вагонов, номер поезда, с которым отправляется живность, и время его отправления, номер и дата ветеринарного удостоверения и т. п.

Контрольные сведения составляются на каждую партию живности, отправляемую с одной станции отправления на одну станцию назначения от имени одного грузоотправителя в адрес одного грузополучателя. Контрольные сведения на живность следуют вместе с ветеринарным удостоверением при дорожных документах.

Платформы и места стоянки скота после погрузки животных должны быть немедленно очищены от мусора и навоза, а в необходимых случаях подвергнуты дезинфекции.

Проводники. Принятые к перевозке животные и птицы должны следовать при проводниках отправителя, число которых установлено не более одного на каждый вагон и не менее чем один на каждые три вагона.

При поштучных перевозках на каждую отправку должен быть один проводник, кроме случаев отправки лошадей на скачки, бега, выставки, когда допускаются два проводника.

В обязанности проводника входят размещение животных и птиц в вагонах, запираание вагонных дверей, закрепление решеток, кормле-

ние и поение животных и птиц, немедленное заявление начальнику станции о заболевании и обнаружении падежа животного, очистка вагонов от навоза в пути, а также наблюдение за недопущением входа в вагон посторонних лиц.

Вагоны с живностью не пломбируются, но проводники имеют право запирать двери вагонов замками.

Проводники помещаются или в вагонах с животными и птицей, или в служебных отделениях вагонов для поездных кондукторских бригад, или в вагонах для пассажиров. Особый вагон для проводников может быть предоставлен при наличии в поезде не менее 15 вагонов живности.

Обслуживание в пути. Правильная организация кормления, поения и ухода за животными в пути имеет исключительно серьезное значение, так как устраняет потери в весе животных и предотвращает заболевания и падеж в пути.

Для пополнения в пути следования запаса фуража организуются сено-фуражные базы, которые находятся в ведении системы Союззаготскот.

Сено-фуражные базы строятся на основных направлениях перевозки живности и располагаются одна от другой на расстоянии, равном трехсуточному следованию животных. Станции, при которых должны устраиваться сено-фуражные базы, устанавливаются НКПС совместно с Наркоммясмором и Наркомземом СССР.

Как правило, снабжение вагонов с животными водой производится на установленных для этого станциях железных дорог, объявленных в Тарифном руководстве. На этих станциях дороги обязаны иметь специальные водопроводные краны (гидранты), резиновые или брезентовые шланги, железные корыта и ведра, а также соответствующий штат рабочих для производства водопоя скота в помощь проводникам вагонов.

Водопой скота может производиться силами проводников и на других станциях в пределах времени стоянки поезда. Начальники станций в этих случаях должны оказывать проводникам живности полное содействие в предоставлении воды, необходимого инвентаря, а также по возможности и рабочей силы.

На станциях водопоя скота весь водопойный инвентарь должен содержаться в полной исправности и быть всегда наготове для скорейшего производства водопоя во избежание задержки поезда или оставления части вагонов с живностью без воды.

В случае выявления больных животных водопой животных в вагонах, в которых выявлены больные или подозрительные по заболеванию животные, производится после водопоя здоровых животных. Ветеринарно-санитарный надзор обязан следить, чтобы корыта и ведра после каждого случая водопоя обмывались кипятком или паром, а после поения неблагополучной живности дезинфицировались.

О производстве водопоя животных станция делает отметки в контрольных сведениях на перевозку живности и в станционном журнале учета обслуживания перевозок живности.

Очистка вагонов от навоза должна производиться один раз в сутки и допускается только на станциях, назначенных для этой цели и

указанных в Тарифном руководстве. На этих станциях отводятся специальные пути или тупики. Проводники скота при подходе поезда к таким станциям должны заранее подготовиться к очистке вагонов. Навоз должен быть собран в кучу к двери вагона, обращенной к месту свалки навоза; это мероприятие необходимо для сокращения времени простоя вагонов под очисткой. Очистка вагонов производится проводниками живности. Начальники станций обязаны подавать вагоны с живностью к местам очистки и требовать от проводников обязательной очистки вагонов от навоза, а в случае отказа составлять акты для привлечения виновных к ответственности.

Вагоны, в которых обнаружены животные, неблагополучные по заразным заболеваниям или павшие в пути, во время перевозки от навоза не очищаются и следуют без очистки до станции выгрузки.

Вентилирование вагонов производится проводниками путем открытия люков и дверей с одной (подветренной) стороны по ходу поезда. Одновременное открытие дверей и люков с обеих сторон вагона запрещено и может быть допущено только в отдельных случаях на стоянках поездов при отсутствии ветра. При перевозке животных в зимнее время люки закрываются, а вентилярование производится частичным открытием двери вагона с одной стороны.

В случае порчи в пути вагонов с животными и птицами должны приниматься срочные меры к исправлению этих вагонов или переводу животных и птицы в другие вагоны и отправлению всей партии скота тем же поездом. В этих случаях при отсутствии на станции свободных вагонов разрешается освобождать от груза другие, находящиеся в поезде груженные вагоны. При невозможности отправить животных и птиц одной партии с тем же поездом исправные вагоны с живностью отправляются по назначению, а неисправные задерживаются. Один из проводников остается при неисправных вагонах с живностью. В случае, если вагоны с животными сопровождался одним проводником, проводник следует с исправными вагонами, а для обслуживания животных в оставшихся неисправных вагонах начальником станции назначается специальное лицо из числа железнодорожных работников, которое сопровождает затем животных и птиц до станции назначения или до присоединения вагонов к основной партии. Ответственность за сохранность задержанных животных и птицы и забота о них возлагаются на станцию, на которой произошла задержка.

Ветеринарный осмотр животных и птицы в пути следования производится, как правило, на транзитных ветеринарно-санитарных пунктах, но в случае надобности может производиться и на всех других станциях и в особенности на станциях поения скота. Начальник станции, получив от проводников заявление о заболевании или падеже животных и птицы, обязан немедленно уведомить об этом ближайшую по пути следования поезда станцию, при которой имеется представитель транспортного ветеринарно-санитарного надзора.

Снятие трупов животных и птиц из вагонов в пути следования для уничтожения, утилизации или захоронения производится на станциях, назначенных для этого НКПС по согласованию с Нарком-

земом СССР. Эти станции объявляются в Тарифном руководстве. Снятие трупов в пути следования производится силами и средствами станции под наблюдением транспортного ветеринарно-санитарного надзора. Как правило, для снятия трупов животных назначаются станции, при которых имеются транспортные ветеринарно-санитарные пункты.

В контрольных сведениях агенты хладотранспорта, а при их отсутствии дежурные по станции отмечают время прибытия, отправления и номер поезда, с которым следовала живность, производство водопоя и отвалки навоза, снабжение фуражом в пути, отцепку и перегрузку вагонов. На оборотной стороне контрольных сведений ветеринарно-санитарный надзор после осмотра в пути следования отмечает обнаружение больных животных, снятие трупов, свои замечания о водопое, количестве и качестве фуража и ветеринарно-санитарном состоянии вагонов, а также указывает проведенные ветеринарно-санитарные мероприятия.

Выгрузка и выдача. О прибытии животных и птиц по назначению начальник станции немедленно извещает транспортный ветеринарно-санитарный участок (по телеграфу, телефону или с нарочным) для производства ветеринарно-санитарного осмотра и предъявляет представителю транспортного ветеринарно-санитарного надзора (врачу или фельдшеру) накладные, ветеринарные удостоверения и контрольные сведения на живность.

Выгрузка животных и птицы на станции назначения производится грузополучателем своими средствами. При необходимости выгрузки в ночное время место выгрузки и вагоны должны быть надлежащим образом освещены.

В случае неприбытия представителя ветеринарно-санитарного надзора для осмотра прибывшей живности и при отсутствии данных о заболевании или падеже животных в пути или по прибытии на станцию назначения животные выдаются грузополучателю при копии акта о причине выдачи скота без ветеринарного осмотра. Копия акта направляется ветеринарно-санитарному надзору.

Если среди прибывшей партии живности имеются или были в пути следования случаи заболевания и падежа и если эта партия не может быть при выгрузке осмотрена ветеринарно-санитарным надзором, она передается грузополучателю под расписку с обязательством содержать животных изолированно в карантине до распоряжения местного ветеринарно-санитарного надзора, который одновременно извещается об этом станцией и грузополучателем.

Неблагополучными считаются животные и птицы, выгруженные из вагонов, в которых были обнаружены больные или подозрительные по заразным болезням, или если во время перевозки были случаи падежа от невыясненной причины или от заразной болезни.

Подозрительными считаются животные и птицы, прибывшие на станцию назначения:

- 1) без ветеринарных документов;
- 2) при несоответствии количества прибывших животных и птиц показанному в ветеринарном удостоверении и при отсутствии доку-

ментов, подтверждающих причину изменения количества животных и птиц;

3) прибывшие из неблагополучной местности.

После осмотра живности представитель транспортного ветеринарно-санитарного надзора делает отметку о результатах осмотра на ветеринарном удостоверении и в контрольных сведениях и указывает, какие должны быть проведены мероприятия, если при выгрузке были обнаружены заболевшие или павшие животные. При отсутствии представителя ветеринарного надзора ветеринарное удостоверение после осмотра и выгрузки животных и птицы погашается штемпелем станции и затем вручается грузополучателю.

Очистка и санитарная обработка вагонов. Очистка, промывка и дезинфекция вагонов после перевозки живности производятся средствами железной дороги за счет получателя груза. Размер платы за эти операции устанавливается управлениями дорог в порядке местных тарифов с участием клиентуры, исходя из себестоимости. Калькуляция себестоимости этих операций определяется по одной для всей сети номенклатуре, установленной НКПС на основании примечания к ст. 83 Устава железных дорог.

Очистка навоза из вагонов после перевозки живности производится средствами железной дороги в местах, отведенных для этого по указанию ветеринарно-санитарного надзора.

Все вагоны после выгрузки животных и птицы подвергаются соответствующей санитарной обработке в зависимости от состояния перевозенных в них животных и птиц.

По характеру требующейся санитарной обработки вагоны после перевозки животных и птицы разделяются на три категории:

1) к первой категории относятся вагоны, в которых перевозились животные и птицы, благополучные в отношении заразных болезней;

2) ко второй категории относятся вагоны, в которых перевозились животные и птицы, неблагополучные или подозрительные по заражению устойчивыми инфекциями;

3) к третьей категории относятся вагоны, в которых перевозились животные, неблагополучные или подозрительные по заражению стойкими возбудителями инфекции (сибирская язва, эмфизематозный карбункул и др.).

Санитарная обработка вагонов производится на дезинфекционно-промывочных ветеринарно-санитарных станциях или дезинфекционно-промывочных ветеринарно-санитарных пунктах. При этом на дезинфекционно-промывочных станциях производится обработка вагонов всех категорий, а на дезинфекционно-промывочных пунктах допускается обработка только вагонов первой и второй категорий.

Для направления вагонов после выгрузки животных и птицы на санитарную обработку присутствовавший при выгрузке представитель транспортного ветеринарно-санитарного надзора выдает заведующему грузовым двором или дежурному по станции установленной формы назначение (форма 18). В назначении указываются станция выгрузки, номера вагонов, направляемых на санитарную обработку, и род выявленной или подозревавшейся болезни или категории, по которой должны быть обработаны вагоны.

.....
 Ж. д.
 Транспортный ветсанучасток
 №
 Ст.
 мес. 194... г.

НАЗНАЧЕНИЕ

Вагоны №

 всего вагонов
 из-под (животных, птиц, живсырья), неблагополучных по
 подлежат отправке для очистки, про-
 мывки и дезинфекции на дезопромстанцию на ст.
 Ж. д.

Зав. ветсанучастком ветврач

При отправке благополучных вагонов, не нуждающихся в дезинфекции, ненужные слова «неблагополучных» и «дезинфекции» зачеркиваются.

Вагоны для санитарной обработки отправляются на дезинфекционно-промывочные станции и пункты при пересылочных ведомостях и назначениях ветеринарно-санитарного надзора со всем бывшим в них при перевозке животных и птицы оборудованием и инвентарем.

Вагоны отправляются на санитарную обработку обязательно с закрытыми на закладку дверями и люками. Вагоны второй и третьей категорий пломбируются, причем на двери вагонов третьей категории накладываются, кроме того, закрутки. На отправляемых для санитарной обработки вагонах делаются наклейки или надписи мелом на обеих наружных сторонах дверей: «В очистку и промывку» — для благополучных вагонов первой категории и «В дезинфекцию» — для зараженных вагонов второй и третьей категорий.

В случае отсутствия при погрузке животных и птицы ветеринарного надзора вагоны после выгрузки направляются для санитарной обработки на дезинфекционно-промывочную станцию или пункт распоряжением начальника станции. В этом случае в пересылочной ведомости должно быть отмечено, что ветеринарно-санитарный надзор отсутствовал при выгрузке, и указано, были ли обнаружены при перевозке больные или павшие животные и в каких именно вагонах. При этом указания категории обработки вагонов в железнодорожных документах не делается, а на вагонах ставится надпись:

1) «В очистку и промывку», если в пути и при выгрузке не было случаев заболевания или падежа, или

2) «В дезинфекцию», если в пути следования или при выгрузке имели место случаи заболевания или падежа. Вагоны второй и третьей категорий выпускаются с дезинфекционно-промывочных станций и пунктов только с разрешения ветеринарно-санитарного надзора, который выдает специальное удостоверение (форма 19).

Ж. Д.

CT.

от 194 . . . г.

Вагоны за нижеприведенными номерами

[illegible]

Препятствий к их отправлению со стороны ветсаннадзора не встречается.

Примечание. Ненужное зачеркнуть:

Заведующий станцией ветврач

К сырым животным продуктам относятся следующие грузы: мясо домашних и диких животных, употребляемое в пищу; птица домашняя битая и дичь; сало нетопленное (свежее и соленое); сырые мясные продукты в копченом виде; эндокринные железы, мозги и языки; сбой животных всякий (головы, губы, уши и ноги); внутренние органы животных; кишки мокросоленные и сухие; кровь животных сушеная и консервированная; кожевенное и меховое сырье, пушнина; шерсть животных; волос и пух животных; перо и пух птиц; щетина, невыделанные кости, рога и копыта; мездра и обрезки; мука мясокостная.

Невыделанные шкуры подразделяются на три категории:

а) кожевенное сырье — невыделанные шкуры коров, быков, лошадей, свиней, телят, жеребят, овец, верблюдов, оленя и т. п.;

б) меховое сырье — невыделанные шкуры каракулевых, смушковых, мериносовых, метисных овец и ягнят, жеребька, телят-сосунков, козлика, кошки, кролика, белки и т. п.;

в) пушное сырье — невыделанные шкурки диких зверей: барса, барсука, бобра, волка, горностая, зайца, медведя и пр.

Сырые животные продукты допускаются к перевозке по железным дорогам только из пунктов и хозяйств, благополучных по повально-заразным заболеваниям. Отправитель обязан предъявить станции отправления установленной формы ветеринарное удостоверение. Это удостоверение прилагается к накладной, погашается календарными штампами станций отправления и назначения (для предупреждения вторичного использования) и выдается получателю вместе с накладной. На удостоверении должна быть виза транспортного ветеринарно-санитарного надзора.

Без вязы транспортного ветсаннадзора, но при наличии ветеринарного удостоверения, допускается прием к перевозке мелкими

отправками с тех станций, где нет постоянного представителя ветсаннадзора, а также повагонными отправками, если представитель ветсаннадзора по вызову начальника станции не прибыл к назначенному сроку погрузки сырых животных продуктов.

Ветеринарное удостоверение действительно в течение 5 дней со дня его выдачи.

В е т е р и н а р н ы й о с м о т р производится представителями транспортного ветсаннадзора на станциях отправления до погрузки в вагон, на станциях назначения, на попутных станциях при сортировке мелких отправок и в пунктах перевалки на водный транспорт.

На станциях погрузки, выгрузки и сортировки сырых животных продуктов, в зависимости от объема перевозки этих грузов, выделяются отдельные пакгаузы, изолированные отделения в пакгаузах или надежно изолированные места в общих пакгаузах или на крытых площадках с ограждением их сплошными дощатыми стенками высотой не ниже 2,5 м.

С о в м е с т н ы е х р а н е н и е и перевозка сырых животных продуктов не допускаются с продуктами питания, фуражем, домашними вещами, живностью, металлическими изделиями и красящими веществами. Также нельзя допускать совместного хранения или перевозки пищевых сырых животных продуктов (например, мяса) с такими же продуктами технического назначения (например, шерстью, костью, рогами и т. п.).

Грузчикам выдается особая защитная одежда для работы с сырыми животными продуктами; использование этой одежды при работе с другими грузами запрещено.

В а г о н ы после перевозки сырых животных продуктов подвергаются средствами железных дорог за счет получателей очистке и промывке горячей водой, а в некоторых случаях, по указанию ветсаннадзора, также и дезинфекции.

Ниже приводятся основные особенности упаковки и условий перевозки некоторых сырых животных продуктов.

М я с о и сы р ы е мя с н ы е п р о д у к т ы должны иметь соответствующие знаки ветеринарного осмотра (клеймо, пломбы и т. п.). В ветеринарных удостоверениях на перевозку мяса-конины должно быть указано о проведенной предубойной маллеинизации лошадей с отрицательным результатом. При перевозке мяса-свинины и мясных продуктов из свинины в сыром и копченом виде в удостоверениях должно быть указано об исследовании их на трихинеллез с отрицательным результатом. Без такого исследования допускается перевозка свинины только из пунктов, где нет мясокомбинатов, боен и мясоконтрольных станций, а также в адрес мясокомбинатов, холодильников, колбасных и консервных заводов; об этом в удостоверениях должна быть соответствующая отметка.

К о ж е в е н н о е и м е х о в о е сы р ь е в пресносухом, сухосоленом и мокросоленом виде принимается к перевозке в тюках и пачках весом до 80 кг, крепко перевязанных крестообразно прочными веревками. Пресносухое и сухосоленое сырье перевозится также в плотной и мягкой таре, а мокросоленое — в бочках и ящиках, не дающих течи.

При предъявлении к перевозке кожевенного сырья мелкими отправлениями без упаковки отправитель обязан на каждое место прочно прикрепить бирку с ясными данными маркировки; такая же бирка помещается внутри тюка.

Каждая пачка мокросоленого сырья должна быть обвернута в шкуру шерстью или мездрой наружу. Крупные шкуры сухие (верблюжьи и буйволобые) перевозятся сложенными вдвое по длине или свернутыми в трубку без увязки веревками.

Перевозка кожевенного и мехового сырья в мороженном виде не допускается.

В ветеринарных удостоверениях на перевозку кожевенного и мехового сырья и пушнины должно быть указано о произведенном исследовании этого сырья на сибирскую язву по методу Асколи с отрицательным результатом. Без такого исследования допускается перевозка сырья с мясокомбинатов и боен, а также кожмехсырья некоторых пушных зверей; в таких случаях в удостоверениях должна быть отметка, что сырье не требует исследования на сибирскую язву.

Кожевенное и меховое сырье, в том числе и боенское, кроме полученного от свиней и сырья, освобожденного от исследования на сибирскую язву, должно иметь клейма ветеринарного осмотра.

Перевозка кожевенного и мехового сырья производится:

а) отдельными полногрузными вагонами с одной станции отправления на одну станцию назначения;

б) сборными вагонами, загружаемыми на одной или нескольких промежуточных станциях назначением на одну станцию;

в) специальными курсовыми вагонами.

Порядок формирования сборных вагонов и обращения курсовых вагонов устанавливается управлением дороги на основании представляемых отправителями месячных планов перевозки кожмехсырья мелкими отправлениями. Курсирование вагонов назначается по определенным дням, причем отправители обязаны заблаговременно подготовить груз к приходу поезда по расписанию, чтобы не задержать поезд погрузкой.

Шерсть, щетина, волос, перо и пух принимаются к перевозке в плотной мягкой таре. Перевозка этого сырья с пищевыми продуктами, фуражом и домашними вещами не допускается.

Кожки сухие перевозятся в ящиках, корзинах или в тюках, обвернутых в плотную мягкую ткань, а сухосоленые и мокросоленые — в прочных бочках, не дающих течи. Перевозка в сборных вагонах совместно с кожмехсырьем не допускается.

Кровь сухая перевозится в бочках или плотных ящиках.

Рога, копыта и кости принимаются к перевозке только очищенные от мягких частей и грязи и тщательно высушенные. В ветеринарных удостоверениях должно быть указано происхождение кости (столовая, колбасная, полевая), причем при перевозке полевой кости и копыт должна быть отметка, что они обработаны раствором хлорной извести. Перевозка полевой кости вместе с колбасной и столовой не разрешается.

Рога, копыта и кость перевозятся в крытых вагонах навалкой повагонными отправками; перевозка этих грузов на открытом подвижном составе (на платформах и в полувагонах) запрещена.

Мелкими отправлениями столовая и колбасная кость, рога и копыта перевозятся только в твердой таре (ящики, бочки), а полевая кость совсем не допускается.

Погрузка и выгрузка полевой кости на территории станции не допускаются и должны производиться за пределами грузового двора непосредственно на автотранспорт из вагонов или с автотранспорта в вагоны.

Обрезки невыделанных шкур перевозятся в сухом виде, в рогожных или холщевых мешках или в ящиках и коробках, перевязанных веревками.

Мездра в теплое время года перевозится в сухом виде, упакованная в мешки, рогожные кули, а консервированная известковым молоком — в бочках, не дающих течи; в холодное время года (при температуре ниже нуля) перевозка мездры в адрес ближайших клееваренных заводов допускается в мороженом виде, в форме твердых кусков, но только повагонными отправлениями; пол вагона отправитель обязан посыпать негашеной известью.

Мелкие отправки обрезков и мездры допускаются только в бочках, не дающих течи.

11. Перевозка тряпья

Тряпье принимается к перевозке при удостоверениях органов санитарного надзора, кроме мелких отправок (до 165 кг), упакованных в плотную мешочную ткань. Удостоверения прилагаются к накладной, в которой отправитель должен сделать об этом отметку.

Перевозка тряпья в неисправной таре запрещается.

Тряпье должно храниться отдельно от других грузов. После освобождения складочного помещения от тряпья производятся тщательная очистка пола, а также по требованию санитарного надзора дезинфекция горячим щелоком за счет грузовладельца. Вагоны из-под тряпья должны быть продезинфицированы горячим паром также за счет получателя.

Такая дезинфекция склада и вагона не требуется, если в предъявленном отправителем санитарном удостоверении имеется указание о произведенной уже дезинфекции тряпья перед отправлением.

12. Перевозка опасных грузов

К числу опасных грузов относятся такие грузы, которые при перевозке или во время хранения могут послужить причиной взрыва, пожара или вредно действовать на организм человека и животного. Ввиду этого в целях безопасности при перевозке и хранении таких грузов установлены особые меры предосторожности. Условия перевозки этих грузов изложены в Инструкции о перевозке опасных грузов по железным дорогам.

Все опасные грузы подразделяются на следующие категории:

- 1) взрывчатые вещества и предметы, ими снаряженные (ВВ);
- 2) вещества, способные к образованию взрывчатых смесей;
- 3) сжатые и сжиженные газы;
- 4) вещества самовозгорающиеся и воспламеняющиеся от действия воды;
- 5) легко воспламеняющиеся жидкости;
- 6) твердые воспламеняющиеся вещества;
- 7) отравляющие вещества (ОВ);
- 8) ядовитые вещества;
- 9) едкие вещества.

В связи с развитием химической промышленности СССР количество перевозок опасных грузов по железным дорогам увеличивается, причем перевозки некоторых из этих грузов (например, кислот, химических сортов спирта, землеудобрителей и др.) приобрели характер массовых.

Развитие химической промышленности требует от железных дорог и железнодорожников организации наиболее рациональной и безопасной перевозки химикатов, которые составляют основную массу опасных грузов.

Установленные меры предосторожности при перевозке этих грузов могут быть разделены на общие для всех грузов и особые меры предосторожности, установленные для каждого отдельного вида опасных грузов в соответствии с его особенностями.

Меры предосторожности, общие для всех опасных грузов, сводятся к установлению особых условий упаковки этих грузов, порядка загрузки их к перевозке, погрузки и вывоза со станции назначения.

Перевозка взрывчатых, отравляющих и сильно действующих ядовитых веществ, имеющих оборонное значение, и боеприпасов производится в порядке специальной инструкции.

У с л о в и я п р и е м а к п е р е в о з к е. О предстоящей отправке опасных грузов отправитель обязан заявить письменно начальнику станции не менее чем за 48 час. до ввоза груза, а по грузам ВВ и ОВ — за 24 часа. В заявке должны быть указаны: наименование груза (или группа и разряд), категория, число мест, вес брутто и станция назначения. Кроме того, отправитель обязан указать, что правила перевозки опасных грузов ему известны и что род груза, его упаковка и наименование соответствуют правилам.

Начальник станции указывает отправителю точное время и место для ввоза груза.

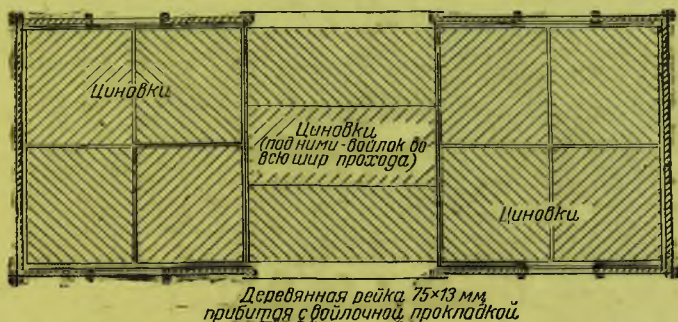
При предъявлении к перевозке грузов ОВ и ВВ и сильно действующих ядов отправитель обязан представить начальнику станции особое удостоверение (разрешение) на перевозку груза. О предстоящем ввозе этих грузов отправитель ставит в известность коменданта станции (участка) и представителя НКВД; кроме того, отправитель должен по телеграфу известить получателя об отправлении груза.

Начальники станций обязаны немедленно сообщать комендантам станций (участков) и местным транспортным органам НКВД о каждом случае приема к перевозке или прибытия грузов ВВ и ОВ.

Отправитель несет ответственность за правильность наименования груза, отнесения его к определенной категории опасности, правильность не только наружной тары, но и внутренней упаковки и укладки груза. Категория опасности (легковоспламеняющийся, ядовитый и т. п.) указывается отправителем в накладной. Если в числе предъявленных к перевозке аптекарских, москательных, химических и парфюмерных товаров нет таких, которые относятся к числу опас-



Это необходимо для того, чтобы все лица, соприкасающиеся по своей работе с грузом, могли принять соответствующие меры предосторожности. С этой целью на грузовых местах, кроме установленной транспортной маркировки, наносится специальная маркировка в форме наклеек и надписей. В зависимости от категории, к которой относится опасный груз, отправитель должен на каждом грузовом месте поместить одну из наклеек, изображенных на фиг. 197. Кроме того, в соответствии с указаниями инструкции наносится надпись, например «Не грузить с детонаторами», «Не грузить с взрывчатыми веществами», «Опасно — загорается от воды», «Опасно — сжатый газ» и т. п. На ящиках с взрывчатыми веществами особо опасными наносится одной линией черный треугольник, а на ящиках с прочими взрывчатыми веществами — треугольник с двойной линией. В середине треугольника указывается цифра, обозначающая разряд груза.



Фиг. 193

Выбор и подготовка вагонов. Под погрузку опасных грузов должны подаваться вполне исправные, чистые вагоны с плотно закрытыми люками. Погрузка взрывчатых грузов, способных к образованию взрывчатых смесей, сжатых и сжиженных газов и отравляющих веществ в тормозные вагоны и на открытый подвижной состав запрещается. Вагоны перед погрузкой должны быть тщательно очищены от сора и остатков других грузов, а после перевозки кислот, масел, нефтепродуктов, извести, каменного угля и тому подобных грузов, кроме того, должны быть промыты. При осмотре вагонов проверяются исправность пола, обшивки, крыши и кузова вагона, плотность закрытия дверей, люков и исправность зонтов над дверями. Требования на отборку и технический осмотр вагонов начальник станции письменно предъявляет работникам вагонной службы, которые также письменно удостоверяют пригодность вагона для перевозки опасных грузов.

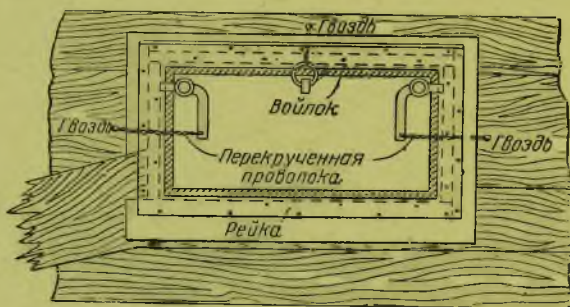
Под погрузку взрывчатых грузов (динамита, дымных порохов, пикриновой кислоты, детонаторов и электродетонаторов) отправителем производится дополнительное оборудование вагонов, а именно:

1) пол вагона сплошь устилается мягкими материалами — соломенными матами, войлоком, а также цыновками, рогожами, мешковиной или брезентом, сложенным втрое (фиг. 198);

2) люки вагона закрываются на закладки, которые прикручиваются отоженной проволокой к гвоздям; кроме того, люк наглухо уплотняется прокладками из войлока, который прижимается со всех четырех сторон рейками, прибиваемыми к люковым брускам (фиг. 199);

3) двери также заделываются войлоком, причем дверь, через которую производится погрузка, заделывается внутри с трех сторон (боковых и верхних), а в нижней части заделывается войлоком с рейкой после закрытия двери (фиг. 200).

Погрузка и выгрузка опасных грузов производятся под наблюдением начальника станции, его заместителя или заведующего



Фиг. 199

щего грузовым двором. Лица, назначенные для производства погрузочно-разгрузочных работ, должны быть проверены в знании мер предосторожности.

Места для производства погрузочно-разгрузочных работ с грузами ОВ, ВВ и сильно действующими ядами отводятся не ближе 125 м от жилых и производственных строений, товарных складов и общих мест погрузки и хранения грузов и не ближе 25 м от главных путей. Погрузка и выгрузка прочих опасных грузов (кроме указанных выше и бертолетовой соли) производятся в общих местах с соблюдением установленных мер предосторожности.

Не допускается погрузка в один вагон взрывчатых и отравляющих веществ, сильно действующих ядов, а также веществ, способных к образованию взрывчатых смесей, совместно с прочими опасными и легкогорючими грузами, а также с тяжеловесными предметами, могущими вызвать удар и повреждение упаковки. Совместная погрузка опасных грузов (кроме ОВ и ВВ) указана в особой таблице, приложенной к Инструкции по перевозке опасных грузов.

При погрузке ВВ, ОВ и сильно действующих ядов на общих станционных путях допускается одновременная подача лишь двух вагонов,

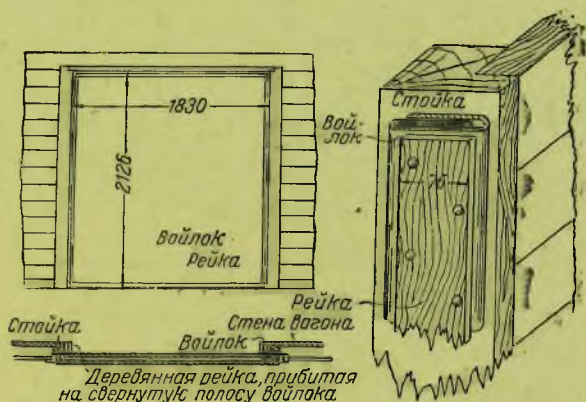
которые после загрузки отводятся на расстояние не менее 100 м от погрузочного пункта, после чего подаются следующие два вагона, и т. д.

По окончании погрузки вагон пломбируется после того, как начальник станции убедится, что погрузка произведена правильно, груз укреплен надежно и в вагоне никого из людей не осталось.

На каждом вагоне с опасным грузом с обеих сторон на дверях помещается наклейка белого цвета с надписью черными буквами «Опасно».

Прибытие и выдача. О прибытии опасных грузов станция немедленно извещает получателя.

Взрывчатые вещества, предметы, ими снаряженные, и бертолетовая соль должны быть вывезены получателем немедленно после выгрузки из вагона, а прочие опасные грузы — в течение 48 час. с мо-



Фиг. 200

мента прибытия. Невывезенные в эти сроки грузы реализуются путем передачи соответствующим организациям.

Предельный срок хранения взрывчатых грузов и бертолетовой соли в вагонах и складочных помещениях станций ограничен 12 час. с момента прибытия.

Хранение опасных грузов (кроме взрывчатых) допускается только в отдельных каменных пакгаузах с негоряемыми или огнестойкими кровлями и полами с подразделением на секции внутренними огнестойкими перегородками или брандмауерами.

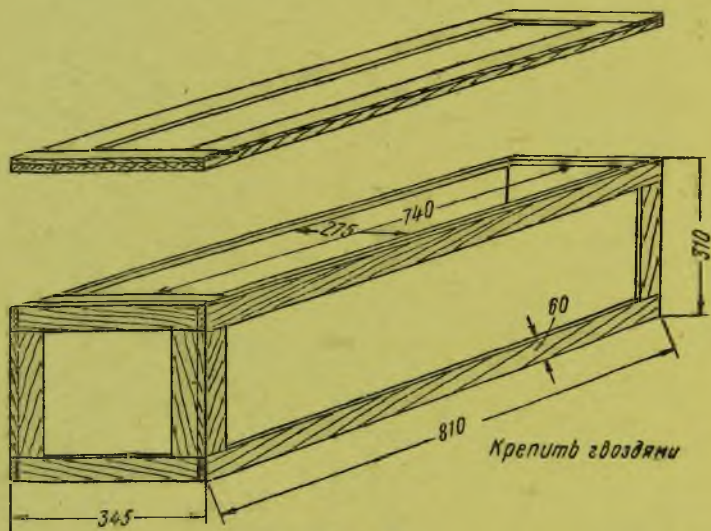
Эти пакгаузы должны быть расположены на расстоянии не менее 15 м от огнестойких зданий и сооружений, не менее 20 м от соседних неогнестойких нежилых зданий и не менее 100 м от жилых зданий.

Совместное хранение отравляющих веществ со взрывчатыми, самовозгорающимися и легкогорючими грузами, а также с продовольственными и фуражными грузами запрещено. Также не допускается совместное хранение ядовитых веществ со взрывчатыми веществами,

серной и азотной кислотами, продовольственными и фуражными грузами.

Совместное хранение прочих опасных грузов допускается в случаях, предусмотренных особой таблицей, приложенной к Инструкции по перевозке опасных грузов.

Перевозка ручной кладью взрывчатых, отравляющих и сильно действующих ядовитых веществ и оружия в пассажирских поездах допускается при условии предъявления начальнику станции особого удостоверения. К перевозке ручной кладью эти предметы допускаются в пределах определенных норм и при условии надлежащей упаковки, предусмотренных правилами.



Фиг. 201

Дымный и бездымный охотничий порох до 1 кг в надлежащей упаковке или (при проезде охотников) патроны в количестве, заключающем в себе вес нетто пороха не свыше 1 кг на одно лицо, допускается перевозить ручной кладью в общих пассажирских вагонах без удостоверений и разрешений.

Номенклатура и условия перевозки некоторых опасных грузов приводятся ниже.

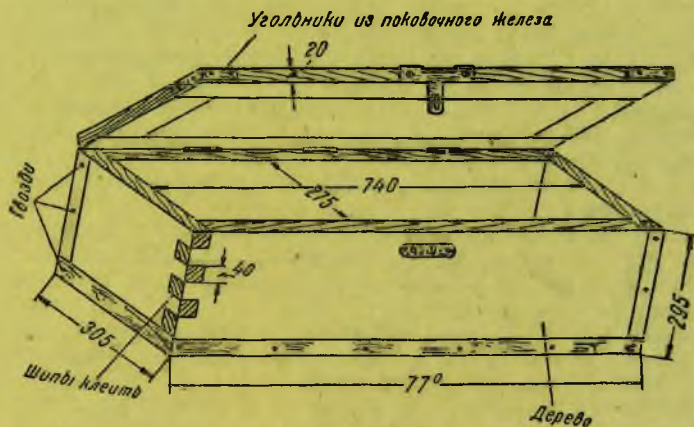
К а т е г о р и я — взрывчатые вещества и предметы, ими снаряженные. Взрывчатые грузы подразделяются на две группы: особо опасные и опасные.

К числу особо опасных относятся: бертолетова соль, дымные порохи (в том числе охотничий), нитроглицериновые взрывчатые вещества (динамиты), фейерверки, бенгальские огни, ракеты, железнодорожные петарды и другие осветительные и сигнальные средства.

При перевозке этих грузов в деревянных ящиках стенки их должны быть не тоньше 1,5 см на шипах и иметь приспособления для переноски.

При перевозке нитроглицериновых взрывчатых веществ и бездымных порохов крышки ящиков скрепляются латунными или железными лужеными гвоздями или шурупами. На каждом ящике должны быть пломба отправителя и соответствующая надпись, например «Не грузить с детонаторами», и знак в виде треугольника (△).

Ко второй группе относятся: нитроцеллюлоза, пироксилин влажный, коллоидный хлопок влажный, патроны для ручного огнестрельного оружия, бикфордовы шнуры, пикриновая кислота, детонаторы, аэролента, аэропленка, кинолента, бездымные охотничьи порохи и т. п. Эти грузы перевозятся в деревянных ящиках с толщиной стенок не менее 1,5 см, в металлических коробках или барабанах и т. п.



Фиг. 202

На таре должны быть знак в виде треугольника из двойных линий (△) и соответствующая надпись.

Аэролента (кинолента) предъявляется к перевозке в металлических или деревянных ящиках (фиг. 201 и 202).

II категория — вещества, способные к образованию взрывчатых смесей. К этой категории относятся: хлораты, бертолетова соль, хлорновато-кислый калий и хлорновато-кислый натрий, селитры калиевая, натриевая, аммониевая и др. Перевозятся в прочных деревянных боченках, бочках и ящиках. При обнаружении просыпания вещества вследствие повреждения тары нужно прекратить работу, обильно смочить просыпанное вещество водой, собрать его деревянной лопатой в мешки или ящики, а место, где было просыпано вещество, тщательно промыть водой.

III категория — сжатые и сжиженные газы. Сжатые и сжиженные газы подразделяются на четыре разряда:

I разряд — негорючие и неядовитые: азот, аргон, гелий, кислород, неон, сжатый воздух и углекислота;

II разряд — горючие: водород, блаугаз, бутилен, дифенил, хлорметил;

III разряд — ядовитые: аммиак, сернистый ангидрид, окись этилена;

IV разряд — легковоспламеняющиеся жидкости, способные причинить ожоги и поддерживать горение: жидкий воздух, жидкий кислород.

Газы первых трех разрядов перевозятся в стальных баллонах с плотно завернутыми вентилями и с исправными накрученными и запломбированными колпаками, причем по желанию отправителя баллоны допускаются к перевозке как в неупакованном, так и в упакованном виде в прочных ящиках.

Баллоны и сосуды большого литража с газами при погрузке и выгрузке необходимо подвозить на тележках или подносить на носилках, складывать без ударов с особой осторожностью и укладывать вентилями в одну сторону; переноска баллона на руках одним рабочим и перемещение волоком по земле запрещаются.

Баллоны с газами первых трех разрядов должны грузиться в лежачем положении. Во избежание трения и передвижки между баллонами помещаются прокладки из досок с вырезами гнезд для каждого баллона или надеваются кольца веревочные или резиновые не тоньше 25 мм (по два кольца на баллон).

В стоячем положении баллоны с газами первых трех разрядов могут грузиться лишь в том случае, если имеются станки или клетки для должного крепления баллонов, обеспечивающие невозможность передвижения и падения баллонов.

Сосуды с газами IV разряда требуют особой осторожности. Не допускается их опрокидывание или наклонение. Сосуды устанавливаются в станках с прочным закреплением.

В случае повреждения баллонов и выхода газа необходимо баллоны с газом I разряда отнести в сторону и положить на землю до прекращения выхода газа, после чего баллоны убрать в склад. Баллоны с газами II разряда немедленно отнести на расстояние не менее 100 м от жилых зданий и оставить там до полного выхода газов, после чего баллоны убрать в склад. Баллоны с газами III разряда немедленно отнести в сторону на расстояние не менее 160 м от жилых зданий, закопать на глубину не менее 1 м в землю или снег. Сосуды с газами IV разряда отнести в сторону, не допуская близкого нахождения сосудов от огня, принять меры против ожога рабочих и оставить до полного выхода газа.

Рабочие, выносящие баллоны с газами, должны быть в противогазах.

О всех случаях повреждения баллонов нужно составлять коммерческий акт.

Порожние баллоны и сосуды перевозятся на общих основаниях, но при этом они должны быть совершенно опорожнены и вентили с колпаками плотно закрыты и опломбированы.

Перевозка сжатых и сжиженных газов целыми вагонами производится как большой, так и малой скоростью. Перевозка этих газов мелкими отправлениями производится только малой скоростью, за исключением газов I разряда, перевозка которых в количестве не более 20 баллонов в одном вагоне разрешена большой и пассажирской скоростью, причем в одном вагоне с этими грузами перевозка кинолент и аэролент запрещается.

При укладке баллонов, наполненных газами, на открытых площадях баллоны должны быть укрыты брезентами в целях предохранения от действия солнечных лучей.

IV категория — вещества самовозгорающиеся и воспламеняющиеся от действия воды. Сюда относятся: фосфор обыкновенный — белый и желтый, опилки металлические, загрязненные маслом или жиром, мешки из-под дрожжей (немытые), пропитанные жиром, промасленные или подмоченные пряжа, прядильные отбросы, карбид кальция, цинковая пыль и др.

Фосфор перевозится в жестяных коробках, наполненных водой, запаянных и помещенных в жестяную или деревянную тару, с прокладкой рыхлого материала между внутренней и внешней упаковкой. Пропитанные жиром, промасленные или подмоченные пряжа, сырые прядильные продукты, прядильные отбросы и прочие волокнистые материалы допускаются к перевозке только на открытом подвижном составе под брезентами.

V категория — легковоспламеняющиеся жидкости. Эти жидкости разделяются на три разряда:

I разряд (особо опасные) — сырая нефть, газولين, бензин, лигроин, нефтяной эфир с температурой вспышки ниже 28°, бензол, ксилол, толуол, серный (этиловый) эфир и др.; из аптекарских товаров — коллодий, гофманские капли и галеновые препараты; из москательных — лак-олифа, целлюлоидные лаки, аэролаки, резиновый клей на бензине;

II разряд — нефтепродукты с температурой вспышки от 28°: сырая нефть, моторная нефть, керосин; продукты перегонки каменного угля, торфа и дерева — сырая и очищенная смола, скипидар и др.; из москательных товаров — лаки скипидарные и жидкие сикативы.

III разряд — спирт винный (этиловый), денатурат, спирт древесный (метиловый) и др.; из москательных товаров — спиртовые лаки; из парфюмерных — духи, одеколон в бутылках.

Духи в флаконах не свыше 100 г и одеколон не свыше 400 г к опасным грузам не относятся.

VI категория — твердые легковоспламеняющиеся вещества. Сюда относятся целлюлоид и изделия из него, зажигательные спички, красный фосфор.

VII категория — отравляющие вещества (жидкий хлор и хлорпикрин). Отравляющие вещества перевозятся преимущественно в стальных баллонах с завинчивающимися колпаками и за пломбами. Хлорпикрин допускается к перевозке также в деревянных бочках с днищами, укрепленными железными крестовинами. При обнаружении признаков повреждения упаковки (запах, шипение, свист выходящего газа) необходимо отнести поврежденное место в сторону от жи-

лых зданий на 100 м и закопать в землю или снег на глубину не менее 1 м.

VIII категория — ядовитые вещества. Сюда относятся: цианистый калий, соединения мышьяка (в том числе парижская зелень), стрихнин, сулема, трихлорэтилен, фосфор желтый, семена клещевины и др.

Трихлорэтилен принимается к перевозке в совершенно исправных железных герметически закупоренных бочках емкостью 250 л.

Вдыхание паров этого вещества в малых концентрациях вызывает головокружение, тошноту и воспаление глаз. Вдыхание в больших концентрациях может вызвать нарушение деятельности сердца с возможным смертельным исходом. Пары этого вещества при попадании на кожу вызывает раздражение и зуд, а иногда пузыри.

В случае обнаружения в пути следования поврежденных бочек с течью трихлорэтилена об этом немедленно ставится в известность начальник первой попутной станции. Вагон с этим грузом отцепляется от поезда и ставится на отдаленный от жилых домов изолированный путь.

Двери и люки вагона до начала осмотра поврежденных бочек и их выгрузки должны быть тщательно закрыты. Неисправные бочки с трихлорэтиленом ставятся поврежденным местом вверх и в таком положении удаляются из вагона, затем тщательно осматриваются вне вагона и, если окажется возможным, исправляются. Залитые трихлорэтиленом места в вагоне и на платформе посыпаются песком или мелким углем, после чего тщательно моются водой. Вагон после промывки залитых трихлорэтиленом мест нужно тщательно проветрить.

Перекачка трихлорэтилена из неисправных бочек в соответствующие исправные бочки (при наличии их на станции) и удаление неисправных бочек из вагона производятся рабочими с надетыми резиновыми фартукам, в резиновых перчатках и шланговых противогазах, причем конец шланга, всасывающий воздух, укрепляется на наветренной стороне.

Если исправление бочек окажется невозможным и для перекачки груза других бочек не окажется, поврежденные бочки нужно перенести в удаленные от колодцев и других источников воды места на расстоянии 40—50 м и груз вылить в вырытую яму глубиной не менее 2 м. Дно ямы и слитый в нее груз засыпают слоем извести на 20—30 см, после чего яму засыпают доверху землей.

Освобожденные от трихлорэтилена неисправные бочки необходимо тщательно промывать водой и очищать во избежание заражения воздуха.

Все работы по ликвидации остатков разлитого трихлорэтилена, исправлению поврежденных бочек с этим грузом и перекачке их должны производиться под наблюдением ответственных лиц.

IX категория — едкие вещества. Сюда относятся: бром, минеральные жидкие кислоты (серная, азотная, соляная и др.), уксусная кислота, хлорная известь, пек каменноугольный и нефтяной, известь негашеная и др.

Легкогорючие грузы к числу опасных не относятся, но при перевозке и хранении их должны соблюдаться меры пожарной

безопасности. К легкогорючим грузам относятся: вата, лен сухой, концы и кромки, кули, рогожа, мочало, сено, солома, хлопок, древесные стружки, плетеные изделия из стружек, соломы и травы, обрезки бумажные, щепной товар и т. п.

При перевозке хлопка в целях обеспечения пожарной безопасности должны соблюдаться следующие условия.

Хлопок отаривается (обшивается) равендуком (мешковиной) по двум продольным противоположным сторонам кипы, причем равендук по ширине должен быть таким, чтобы захватывались частично и другие продольные стороны кипы. Торцевые стороны могут не отариваться, но углы (губы) должны быть подобраны и обшиты равендуком.

Кипы увязываются не менее чем в пяти местах хорошо отоженной проволокой толщиной от 4 до 6 мм. В качестве увязки может применяться проволока, бывшая в употреблении, в том числе надвзвешанная несколькими узлами. В зависимости от конструкции пресса допускается увязка как с углублением, так и без углубления проволоки внутрь кипы. Узлы проволоки должны быть утоплены в кипу.

Прием к перевозке кип хлопка без отаривания запрещается.

Вагоны, подаваемые под погрузку хлопка, должны быть без малейших щелей в крыше, полу и дверях, с плотным прилеганием люков и дверей. Вагоны должны быть тщательно осмотрены в техническом отношении и очищены от мусора и пыли.

Погрузка хлопка производится отправителем в присутствии весовщика железной дороги и представителя пожарной охраны хлопкозавода-отправителя, если погрузка производится на подъездном пути.

Во избежание сдвига кип в пути и трения проволоки укладка кип в вагоне производится вплотную и с таким расчетом, чтобы ряды проволокой увязки одной кипы не совпадали с рядами проволокой увязки другой кипы. Кипы хлопка должны укладываться в вагон так, чтобы они не давили на двери и не выпирали их во время движения.

При перевозке на открытом подвижном составе хлопок должен укрываться брезентами, которые плотно увязываются веревками по всем кольцам, причем край одного брезента должен перекрывать край другого во избежание обнажения груза.

13. Перевозка грузов большой скоростью

В целях ускорения перевозок по железным дорогам особо срочных грузов оборонной промышленности установлено курсирование товаро-ускоренных поездов на некоторых направлениях в зависимости от размера этих перевозок.

Товаро-ускоренным поездам дается преимущество в движении перед всеми поездами наравне с пассажирскими. Состав товаро-ускоренного поезда формируется из следующих вагонов:

- а) основное ядро из 5—6 крытых четырехосных вагонов;
- б) вагон-теплушка для обслуживающего персонала поезда;
- в) вагон для перевозки почты;
- г) прицепная часть из крытых вагонов и платформ.

Все вагоны должны быть четырехосные, оборудованные автотормозами и автосцепкой.

Вагоны для перевозки мелких отправок (багажно-раздаточные вагоны) оборудуются полками вдоль стен по типу временно приспособленных багажных вагонов.

На всех вагонах состава товаро-ускоренного поезда наносится трафарет высотой букв 100 мм, например:

«Товаро-ускоренный поезд № 52 Москва — Иркутск. Состав № 1. Станция приписки — Москва-сорт. Лен. ж. д.».

Товаро-ускоренный поезд имеет постоянный состав вагонов, закрепленных по номерам за каждым поездом. Все составы приписываются к определенным станциям. Поезда следуют без отцепок вагонов в пути, а погрузка и выгрузка производятся за время стоянки поезда по расписанию. Для каждого поезда НКПС устанавливает станции погрузки и выгрузки как повагонными, так и мелкими отправлениями. На других станциях погрузка или выгрузка не допускается.

Составы товаро-ускоренных поездов загружаются:

а) основное ядро—грузами из мелких и повагонных отправок, принимаемых к перевозке на складах дороги, назначением на станции, открытые для приема и выдачи грузов, перевозимых в товаро-ускоренных поездах.

б) прицепная часть—грузами из повагонных отправок, загруженных на складах дороги и прирельсовых складах отправителей, назначением как на станции по пути следования поезда, так и на станциях боковых участков.

Для возможности погрузки срочного груза со станции, где товаро-ускоренный поезд не имеет остановки, а также с боковых участков, груз должен быть подвезен другими поездами до ближайшего установленного пункта погрузки.

Для перевозки срочных грузов мелкими отправлениями в каждый товаро-ускоренный поезд включаются багажно-раздаточные вагоны, количество которых для каждого поезда устанавливается НКПС.

Каждый товаро-ускоренный поезд на всем пути следования сопровождается начальником поезда, двумя поездными вагонными мастерами, старшим весовщиком-экспедитором и одним весовщиком. Грузовой работой в поезде (погрузка, выгрузка, оформление документов на грузы и т. д.) руководит старший весовщик-экспедитор.

Начальник поезда обязан телеграфно сообщать начальникам станций, какое количество мест подлежит выгрузке, вес и потребное количество рабочих или механизмов для обеспечения выгрузки за время стоянки поезда по расписанию.

Начальники станций погрузки и выгрузки в вагоны товаро-ускоренного поезда должны заблаговременно до прибытия поезда по расписанию:

а) проверить подготовку предприятиями, в адрес которых прибывают грузы, мест для выгрузки, достаточного количества рабочей силы для работ по выгрузке и погрузке и подготовку механизмов для погрузочно-разгрузочных работ;

б) принять и взвесить груз, оформить документы на грузы, подлежащие безотцепочной погрузке в вагоны товаро-ускоренного поезда, и проверить подготовку этих грузов на фронтах подачи вагонов;

в) вести точный учет времени на все операции по погрузке и выгрузке, оформляя данные учета совместными подписями с получателями и отправителями грузов;

г) обеспечить своевременную погрузку и выгрузку тех повагонных и мелких отправок, погрузка которых производится средствами станции;

д) строго соблюдать для всей работы с поездом установленное графиком время стоянки поезда на станции.

Начальники станций конечного следования поезда должны обеспечивать быструю выгрузку и подготовку состава поезда для следования в обратный рейс.

На конечных станциях вагоны могут подаваться для разгрузки и погрузки на подъездные пути предприятий при условии соблюдения установленного по расписанию времени стоянки поезда до отправления в обратный рейс.

Загруженный подвижной состав засчитывается в выполнение плана перевозок, установленного для данного предприятия.

В товаро-ускоренных поездах допускается перевозка грузов в контейнерах с начальных на конечные станции следования поездов, а также на промежуточные станции, открытые для контейнерных операций.

Перевозка грузов в товаро-ускоренных поездах оформляется установленными документами (накладная, дорожная ведомость, квитанция) на общем основании со взысканием платы по тарифу большой скорости.

14. Перевозка грузов в смешанном железнодорожно-водном сообщении

Перевозкой смешанного железнодорожно-водного сообщения называется такая перевозка, которая совершается по одному документу с участием железных дорог и водных путей сообщения. В перевозках этого сообщения принимают участие, с одной стороны, все станции железных дорог, открытые для грузовых операций, и с другой, — пристани и порты, которые включены в это сообщение и опубликованы в Сборнике правил перевозок и тарифов.

По водным путям перевозка совершается на пароходах, теплоходах и на непаровых судах (баржах).

Грузы не могут адресоваться на пристань (или порт), если она находится от железнодорожной станции перевалки на расстоянии менее 10 км; также не допускается адресование груза на железнодорожную станцию, если она находится от пункта перевалки на расстоянии менее 10 км; например, нельзя из Москвы адресовать груз по назначению на пристань Казань или из Астрахани по Волге на станцию Казань Казанской ж. д.

Перевозка грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении совершается:

1) по железным дорогам — на основании Устава железных дорог и изданных в развитие его правил;

2) по внутренним водным путям — на основании Устава внутреннего водного транспорта и изданных в развитие его правил;

3) по морским путям — на основании Кодекса торгового мореплавания и изданных в развитие его правил.

Пункты перевалки грузов с железных дорог на воду и обратно устанавливаются речными и морскими пароходствами по согласованию с управлениями соответствующих железных дорог и публикуются в Сборнике правил перевозок и тарифов.

Массовые грузы, перевозимые на отдельных судах, могут адресоваться на разные станции назначения только при условии следования всех отправок через один перевалочный пункт.

Перевозки жидких грузов наливом в специальном подвижном составе (цистернах и судах), а также леса, следующего по водным путям в плотках, в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении не допускаются.

Для лучшего использования флота в полноводный период навигации и обеспечения грузами первых рейсов речные и морские пароходства организуют в перевалочных пунктах хранение грузов до открытия навигации на льготных условиях. Сроки и условия приема таких грузов объявляются телеграммами или извещениями.

Железные дороги, речные и морские пароходства обязаны обеспечивать в пунктах перевалки подачу под грузы прямого смешанного сообщения перевозочных средств (вагонов и судов) полностью по месячным планам перевозок.

П л а н и р о в а н и е п е р е в о з о к г р у з о в . Наркоматы и ведомства не позднее 1 октября представляют Наркомречфлоту навигационные заявки и к 10-му числу предпланового месяца месячные заявки на перевозки грузов первой категории в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении (по номенклатуре грузов, установленной для речных и морских пароходств) с указанием дорог (пароходств, крупных пристаней и портов) отправления, пунктов перевалки с железной дороги на воду и обратно и дорог (пароходств, крупных пристаней и портов) назначения.

Наркоматы и ведомства в месячных заявках НКПС на норму вагонов обязаны выделять потребное количество вагонов под перевозки грузов в смешанном сообщении.

Наркоматы и ведомства в навигационных заявках на перевозки грузов в смешанном сообщении обязаны выделять перевозки на апрель и май.

Наркомречфлот и Наркомморфлот ежегодно не позднее 25 октября совместно с НКПС и заинтересованными наркоматами и ведомствами согласовывают размеры перевозок грузов в смешанном сообщении на навигационный период с выделением грузов, подлежащих заблаговременному заводу на перевалочные пункты для обеспечения перевозок грузов первыми рейсами.

Наркомречфлот, Наркомморфлот и НКПС ежегодно не позднее 1 ноября сообщают пароходствам и дорогам согласованные размеры перевозок в смешанном сообщении на навигационный период.

Грузоотправители к 1-му числу предпланового месяца представляют речным и морским пароходствам месячные заявки на перевозки грузов второй категории в смешанном сообщении с указанием дорог (пароходств, крупных пристаней и портов) отправления, пунктов перевалки

с железной дороги на воду и обратно и дорог (пароходств, крупных пристаней и портов) назначения.

Наркомречфлот, Наркомморфлот и НКПС не позднее 13-го числа предпланового месяца согласовывают размер перевалки грузов с воды на железные дороги и обратно и согласованный объем перевалки включают в проект месячного плана перевозок, представляемого на утверждение правительства.

При определении объема месячной перевалки грузов Наркомречфлот, Наркомморфлот и НКПС исходят из полного обеспечения бесперебойной перевозки грузов в смешанном сообщении.

Начальники речных (морских) пароходств не позднее 20-го числа предпланового месяца представляют начальникам железных дорог перевалки план перевозок грузов в смешанном сообщении с воды на железные дороги с указанием станций перевалки и железных дорог назначения, а управления железных дорог перевалки в тот же срок представляют начальникам речных (морских) пароходств план перевозок грузов в смешанном сообщении с железных дорог на воду с указанием пристаней (портов) перевалки и пароходств назначения.

Железным дорогам, речным и морским пароходствам разрешается по согласованию между собой принимать грузы к перевозке в смешанном сообщении сверх плановой нормы.

Грузоотправители в заявках и развернутых планах перевозок грузов в смешанном сообщении обязаны указывать особенности перевозок следующих грузов: скоропортящихся, живности, тяжеловесных (свыше 1 т в одном месте), длинномерных и громоздких (длиной свыше 3 м, высотой свыше 2,1 м, шириной свыше 2,6 м), легковесных (мебель, щепной товар, порожняя тара, жестяная посуда и т. п.), огнеопасных, навалочных и насыпных.

Возможность перевозки этих грузов по техническим условиям должна быть предварительно согласована с речными и морскими пароходствами и железными дорогами.

Н о р м ы п е р е в а л к и. «В месячных планах перевозок по железнодорожным и водным путям, утверждаемых в установленном порядке, для каждой железной дороги и каждого пароходства особо выделяются плановые нормы перевалки грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении.

Перевалка всех без исключения грузов прямого смешанного железнодорожно-водного сообщения, в том числе грузов, принимаемых к перевозке мелкими партиями, производится в пределах этих норм.

Плановые нормы перевалки грузов, выделенные в месячных планах перевозок, распределяются начальниками соответствующих железных дорог и пароходств между перевалочными станциями, пристанями и портами.

По грузам, следующим с воды на железную дорогу, месячная норма перевалки в пределах утвержденного для пароходства плана предоставляется каждой пристани или порту начальником железной дороги по согласованию с начальником пароходства.

По грузам, следующим с железной дороги на воду, месячная норма перевалки в пределах утвержденного для дороги плана предоставляет-

ся каждой станции начальником пароходства по согласованию с начальником железной дороги.

В пределах норм перевалки железные дороги и пароходства обязаны обеспечить первоочередную подачу вагонов и тоннажа для следующих в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении грузов первой категории (по номенклатуре, установленной для железных дорог)» (Устав железных дорог, ст. 17).

Открытие и закрытие навигации. Сроки начала приемки грузов речными и морскими пароходствами от железных дорог в пунктах перевалки при открытии навигации и сроки окончания приемки грузов перед закрытием навигации объявляются речными и морскими пароходствами управлениям железных дорог по телеграфу не позднее чем за 20 суток до наступления этих сроков и публикуются в Сборнике правил перевозок и тарифов.

Грузы, принятые железными дорогами до объявления сроков окончания приема грузов в пунктах перевалки и прибывшие на перевалку после указанных сроков, речными и морскими пароходствами принимаются беспретквенно и по согласованию с клиентурой и дорогой перевалки могут переадресовываться.

После сроков окончания приема грузов речными и морскими пароходствами железные дороги могут принять грузы к перевозке лишь с согласия пароходств.

После закрытия навигации все грузы прямого смешанного железнодорожно-водного сообщения, прибывшие на пристани и в порты для дальнейшего следования по железным дорогам, должны быть вывезены НКПС в течение 1½ месяца, причем срок доставки для этих грузов удлиняется на 1½ месяца.

При закрытии навигации груз, застигнутый в пункте, связанном железной дорогой, доставляется кратчайшим путем по железной дороге с расчетом платы за действительно пройденное расстояние без перелома тарифа. За водную часть пути плата рассчитывается за действительно пройденное расстояние, если груз принят до сроков закрытия обязательного приема.

Если доставка грузов по назначению не может быть осуществлена вследствие остановки его в пункте, не связанном с железной дорогой, то груз задерживается в пункте остановки судна.

О всех зазимовавших грузах речное (морское) пароходство в пятидневный срок после остановки груза уведомляет пункт отправления и назначения для извещения отправителя и получателя. Грузовладелец в декадный срок по получении извещения обязан принять груз или заключить договор на хранение груза, если он был принят к перевозке после обязательных сроков приема.

Зазимовавший груз хранится пароходством бесплатно до открытия навигации в тех случаях, когда груз принят к перевозке и доставлен в пункт перевалки до сроков прекращения приема грузов, кроме случаев, предусмотренных Уставом внутреннего водного транспорта. После открытия навигации груз доставляется по назначению, если от клиента не поступит указания о выдаче его в пункте задержки.

До получения от клиента указания об отправке груза после открытия навигации в другой пункт назначения груз считается принятым к перевозке вновь с составлением новых дорожных документов. Расчеты по первоначальной накладной производятся за действительно пройденное грузом расстояние.

О выдаче груза в пункте задержки и о новом назначении груза пароходство обязано сообщить пункту отправления, перевалки и первоначальному пункту назначения.

П о р я д о к п е р е в а л к и г р у з о в, подачи и использования вагонов и тоннажа, а также использования складских помещений и открытых площадок устанавливается по каждому перевалочному пункту особым узловым соглашением между железной дорогой и пароходством не позднее 1 марта. Узловое соглашение является обязательным для заключающих сторон.

Подача порожних вагонов на крупные перевалочные пункты (с суточной подачей не менее 50 порожних вагонов) производится по расписанию, устанавливаемому узловым соглашением.

Морскими пароходствами ежемесячно составляется календарный план подачи грузовых судов в порты перевалки под погрузку передаваемых с железных дорог грузов. Не позднее 28-го числа предпланового месяца календарный план сообщается морскими пароходствами грузоотправителям и дорогам перевалки и отправления. В календарном плане указываются название судна, его грузоподъемность, время подачи и под какой груз подается.

Отправители обязаны заблаговременно предъявить груз к перевозке маршрутами или укрупненными группами вагонов с таким расчетом, чтобы к моменту подачи судна по расписанию было доставлено в пункт перевалки такое количество однородного груза, которое обеспечило бы полную загрузку судна в установленный срок.

В случае непредъявления отправителем груза к перевозке полностью или частично для поданного под перевозку судна речное (морское) пароходство по истечении срока на перевалку, определяемого по установленным суточным нормам перевалки, имеет право снять судно с погрузки или отправить судно с таким количеством груза, которое принято от железной дороги, с обязательным предупреждением об этом дорог перевалки не позднее чем за 24 часа до отправления судна. В этих случаях за перевозку грузов по воде с получателя взыскивается плата за действительный вес груза, а разница между платой, исчисленной за плановую норму, и платой, исчисленной за действительный вес, а также штраф за простой судна оплачиваются отправителем.

При массовой перевозке грузов, следующих с железных дорог на воду, речные пароходства совместно с железными дорогами и грузоотправителями согласовывают в пунктах перевалки календарный план подачи судов и предъявления грузов к перевозке в пунктах погрузки.

Календарный план составляется на каждую неделю и не позднее чем за 5 дней до начала недели сообщается речным пароходством по телеграфу дороге погрузки.

Отправители обязаны предъявить груз к перевозке маршрутами или укрупненными группами вагонов с расчетом обеспечения суточного поступления груза на перевалочный пункт в количестве не менее дей-

ствующих судо-суточных норм погрузки судов и полной загрузки поданных по календарному плану судов.

Подача порожних вагонов под погрузку или груженых вагонов под выгрузку производится в пределах среднесуточной нормы по месячному плану перевозок.

Железные дороги и речные (морские) пароходства при наличии грузов имеют право сгущения подачи вагонов или предъявления грузов в пределах утроенной плановой среднесуточной нормы. Больше сгущение, а также сгущение в течение трех и более суток под ряд допускается только по взаимному соглашению начальников станции и пристани (порта).

О предстоящем сгущении должно быть сделано предупреждение не позднее чем за 24 часа и не ранее чем за 72 часа до момента подачи вагонов.

Перевалочные работы (перегрузка грузов из судов в вагоны и склады, а также из вагонов в суда и склады) производятся средствами речных (морских) пароходств.

Перевалочные работы в пунктах, удаленных от общих пристанских мест и находящихся вблизи железнодорожной станции, производятся средствами железных дорог. Список таких пунктов устанавливается по согласованию между НКПС, Наркомречфлотом и Наркомморфлотом.

Грузы при передаче их с железной дороги на воду и обратно должны перевешиваться по требованию принимающей стороны. Сбор за взвешивание груза включается в грузовые документы и взыскивается в пункте назначения с получателя груза в пользу стороны, производившей взвешивание. Перевеска навалочных и насыпных грузов в пунктах перевалки производится на вагонных весах. Проверка веса тары вагона на вагонных весах производится в отношении некоторых более ценных навалочных и насыпных грузов, список которых устанавливается НКПС, Наркомречфлотом и Наркомморфлотом.

Загрузка вагонов до установленных технических норм в пункте перевалки лежит на обязанности речного (морского) пароходства, если погрузочные работы производятся им, а наблюдение за правильностью загрузки вагонов (укладка, габарит, крепление и т. п.) лежит на обязанности железной дороги.

При предъявлении к перевозке навалочных, насыпных и других грузов, требующих при перевалке с воды на железную дорогу дополнительного оборудования вагонов или платформ (как то: постановки стоек, проволоочной увязки, утеплительных материалов, покрышки и т. п.), грузоотправитель должен предоставить эти материалы водному транспорту до отправления судна в пункте погрузки или в пункте перевалки.

Грузоотправитель несет денежную ответственность за простой судов и вагонов, а также за задержку грузов в пункте перевалки вследствие непредоставления им указанных приспособлений или материалов.

В этих случаях за просрочку в доставке грузов на время задержки грузов в пункте перевалки по вине грузоотправителя пароходство и железные дороги денежной ответственности не несут.

Ответственность за выполнение норм перевалки. Железные дороги и речные (морские) пароходства несут

денежную ответственность за невыполнение установленных месячным планом перевозок норм предъявления грузов к перевалке с воды на железные дороги и обратно (помимо дисциплинарной и уголовной ответственности, которой в соответствующих случаях подвергаются лица, виновные в невыполнении плана перевозок).

За непредъявление грузов в течение месяца в соответствии с месячной плановой нормой виновная сторона [железная дорога, речное (морское) пароходство] уплачивает штраф в размере 25 руб. за каждый вагон или 1 р. 50 к. за каждую тонну.

За неподачу железной дорогой порожних вагонов под погрузку грузов прямого смешанного железнодорожного-водного сообщения по суточным заявкам речного (морского) пароходства в пределах среднесуточной плановой нормы или согласованной с дорогой на данные сутки сгущенной нормы перевалки железная дорога уплачивает речному (морскому) пароходству штраф в размере 25 руб. за каждый неподанный двухосный нормальный вагон и 50 руб. за каждый специальный вагон.

За непогрузку поданных вагонов или за отказ от назначенных вагонов по согласованной с дорогой на данные сутки сгущенной норме перевалки речные (морские) пароходства уплачивают железной дороге штраф в размере 25 руб. за каждый двухосный нормальный вагон и 50 руб. за каждый специальный вагон.

За задержку вагонов под погрузкой и выгрузкой свыше установленных сроков, а также за задержку приема груженых вагонов речное (морское) пароходство уплачивает штраф железной дороге в размере 2 руб. за каждый час задержки вагонов.

За задержку подачи груженых или порожних вагонов свыше установленных сроков железная дорога уплачивает речному (морскому) пароходству штраф в размере 2 руб. за каждый час задержки вагона.

Учет перевалки. Начальники каждой перевалочной станции, пристани и порта ведут учет выполнения месячного плана перевалки грузов как с железной дороги на воду, так и обратно по утвержденной НКПС, Наркомречфлотом и Наркомморфлотом форме, особо отмечая все обстоятельства, вызвавшие невыполнение этого плана. Учетный по выполнению плана документ ежедневно подписывается совместно начальником станции и начальником пристани или порта. Об отказе или уклонении от подписания учетного документа составляется акт.

Сроки доставки грузов, за которые железные дороги и речные (морские) пароходства несут денежную ответственность перед клиентурой, определяются по совокупности перевозки по железным дорогам и воде.

Этот срок исчисляется следующим порядком:

1) за часть железнодорожного пути (за сплошное протяжение) — на основании железнодорожных правил о сроках доставки грузов по железным дорогам;

2) за часть водного пути — на основании правил о сроках доставки по речным и морским путям сообщения;

3) на перевалку грузов с железной дороги на воду и обратно принимается: а) при перевозке речным транспортом большой скоростью а морским транспортом на пассажирских судах—одни сутки, которые распределяются между железными дорогами и речными (морскими) пароходствами поровну, а также количество суток, составляющее интервал между отправлениями пароходов; б) при перевозке речным транспортом малой скоростью, а морским транспортом на отдельных судах — количество суток, необходимое для перевалки по установленным для каждого пароходства суточным нормам перевалки.

При передаче грузов с железной дороги на воду и обратно ответственность за сроки доставки грузов лежит на принимающей стороне с полуночи за днем предъявления груза сдающей стороной.

В случае поступления грузов на перевалочный пункт в количестве менее тарифной нормы загрузки судна исчисляется дополнительное количество суток, необходимое для накопления груза до размера тарифной нормы загрузки судна.

За просрочку в доставке груза прямого смешанного железнодорожно-водного сообщения несут ответственность дороги и речные (морские) пароходства, виновные в просрочке. Размер ответственности определяется Уставом железных дорог, Уставом внутреннего водного транспорта и Кодексом торгового мореплавания Союза ССР.

За срочность доставки грузов, принятых к перевозке речным и морским транспортом или прибывших в пункт перевалки с железной дороги после окончания обязательного приема грузов к перевозке перед закрытием навигации, речные (морские) пароходства ответственности не несут.

П р е т е н з и и и и с к и, вытекающие из перевозок прямого смешанного железнодорожно-водного сообщения, предъявляются к пароходствам или к управлению дороги назначения.

В тех случаях, когда в прямой смешанной перевозке с участием одной железной дороги и одного или нескольких пароходств пунктом отправления грузов является железнодорожная станция, претензии и иски предъявляются только пароходству.

Если по заявленной к пароходству претензии ответственной является железная дорога, речное (морское) пароходство направляет претензию железной дороге, которой принадлежит станция перевалки груза на воду, а если претензия предъявлена железной дороге назначения, а ответственным по ней является пароходство, то железная дорога направляет претензию речному (морскому) пароходству перевалки.

При установлении виновности в недостатке груза нескольких перевозчиков, участвующих в перевозке, расход по удовлетворенной претензии на недостаток груза распределяется между этими перевозчиками пропорционально недостатке, обнаруженной у каждого из них.

Ответственность железных дорог и речных (морских) пароходств за сохранность принятого к перевозке груза определяется согласно Уставу железных дорог, Уставу внутреннего водного транспорта и Кодексу торгового мореплавания Союза ССР.

О п л а т а п р о в о з н ы х п л а т е ж е й за перевозку грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении производится

наличными деньгами или лимитированными чеками Государственного банка:

1) по отправкам с железной дороги: на станции отправления — за протяжение железнодорожного пути всех железных дорог, участвующих в перевозке, и в пункте назначения — за протяжение всего водного пути;

2) по отправкам с пристаней и портов: в пункте отправления за протяжение водного пути всех речных (морских) пароходств, участвующих в перевозке, и в пункте назначения — за протяжение железных дорог.

В пункте отправления кроме провозной платы взыскиваются также сборы за перевалку.

Оплата перевозки массовых грузов (хлеб, соль, уголь, лес, цемент, руда и др.) может производиться в порядке централизованных или особых расчетов через Государственный банк на основании правил, устанавливаемых НКПС, Наркомречфлотом и Наркомморфлотом по согласованию с Государственным банком.

Документы на перевозку груза состоят из накладной, дорожной ведомости и вагонного листа. Формы бланков по своему содержанию сходны с бланками внутреннего железнодорожного сообщения, причем в накладных и дорожных ведомостях имеются две графы для указания платежей: за перевозку по железным дорогам и за перевозку по водным путям. Дорожная ведомость имеет отличительный признак — желтую полосу в верхней части.

При отправлении груза со станции железной дороги по назначению на пристань к документам должна быть приложена копия дорожной ведомости. Станция перевалки передает груз пароходству при накладной и копии дорожной ведомости, а подлинную дорожную ведомость представляет в финансовый отдел, который проверяет правильность таксировки и производит расчет с пароходством.

При перевозке с железнодорожной станции по назначению на станцию железной дороги транзитом через водный путь составлять копию дорожной ведомости не требуется, так как в этом случае окончательный расчет за перевозку должна произвести станция назначения, и подлинная дорожная ведомость представляется общим порядком при отчете выдачи грузов.

Передача грузов и документов в пунктах перевалки производится по передаточным ведомостям, составляемым сдающей стороной в четырех экземплярах (по два экземпляра для каждой стороны). По одному экземпляру передаточных ведомостей остается на пристани и станции перевалки и по одному представляется в управление дороги и пароходства.

Факт передачи груза и документов удостоверяется наложением на передаточной ведомости календарных штампов и подписью агентов станции и пристани.

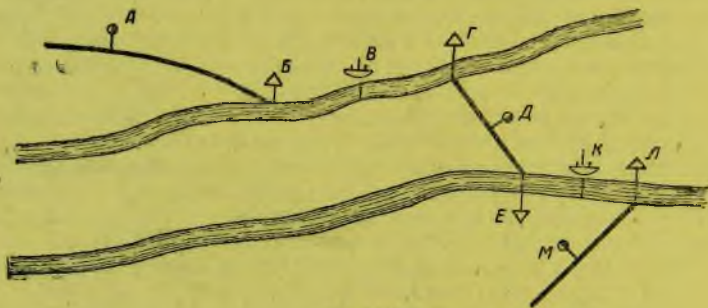
На обороте дорожных ведомостей и талонов также накладываются календарные штампы с указанием даты передачи груза.

Расчеты между железными дорогами и пароходствами производятся на основании передаточных ведомостей. По отправкам со станций на пристани и обратно расчеты производятся между управлениями дорог, сдавших грузы на воду или принявших с воды, и соответствующим

щими управлениями пароходств, а по отправкам со станций на станции железных дорог транзитом через водный путь — между управлениями железных дорог, принявших груз с воды, и управлениями пароходств, сдавших груз на железную дорогу.

В пункте перевалки станция сдающей дороги проверяет правильность исчисления платежей и удостоверяет причитающиеся железным дорогам платежи особым штампом, налагаемым на дорожных документах. При следовании груза в направлении с воды на железную дорогу пристань сдающего пароходства удостоверяет штампом платежи за перевозку водным транспортом. Пункт назначения при выдаче груза получателю и производстве окончательного расчета за перевозку принимает к учету суммы, указанные в штампах перевалочных пунктов, и сумму, взысканную при отправлении.

Пример 1. Груз перевезен от станции *А* (фиг. 203) до пристани *В* через пункт перевалки *Б*. При отправлении за перевозку от *А* до *Б* взыскано 260 руб.



Фиг. 203

Станция перевалки *Б* при передаче груза на воду, проверив расчет станции отправления, установила, что за перевозку по железным дорогам причитается 270 руб., и эту сумму указала в штампе. Пристань назначения *В* определила, что за перевозку водным путем от *Б* до *В* причитается 135 руб. В этом случае сумма, подлежащая взысканию с получателя, составит

$$270 + 135 - 260 = 14 \text{ руб.}$$

Управление пароходства при расчете с Управлением дороги через Государственный банк отчисляет дороге 10 руб., которые составляют разность между причитающейся дороге суммой 270 руб. и суммой, взысканной при отправлении, 260 руб.

Пример 2. Груз перевезен от станции *А* до станции *Д* транзитом через водный путь. Станция *А* взыскивает при отправлении платежи за общее протяжение перевозки по железным дорогам, т. е. за расстояние *АБ+ГД*, например 295 руб. В этом случае станция перевалки *Б* расчет платежей не проверяет, так как окончательная таксировка будет произведена на станции *Д* при выдаче груза.

Пароходство, передавая груз железной дороге в пункте перевалки *Г*, удостоверяет штампом сумму, причитающуюся за перевозку водным транспортом, например 105 руб.

Станция прибытия *Д* проверяет таксировку и устанавливает, что за перевозку по железным дорогам причиталось, положим, 285 руб. (т. е. станция отправления допустила перебор 10 руб.).

Окончательный расчет будет следующий:

За перевозку по железным дорогам	285 руб.
По штемпелю пароходства за перевозку водой	105 руб.
Всего	390 руб.
Взыскано при отправлении	295 руб.
Подлежит взысканию при выдаче	95 руб.

По расчетам через Государственный банк в данном примере дорога уплачивает пароходству 105 руб., которые покрываются суммами: 95 руб., взысканные при выдаче, и 10 руб. — излишне взысканные при отправлении.

Пример 3. Груз перевезен от пристани В до станции Д через пункт перевалки Г.

При отправлении пристанью В взыскано за водный путь 50 руб. Пристань перевалки Г проверила расчет и указала в штемпеле сумму 60 руб. Станция прибытия Д за перевозку по железным дорогам от Г до Д исчислила 72 руб.

Окончательный расчет будет такой:

По штемпелю пароходства за перевозку водой	60 руб.
За перевозку по железным дорогам	72 руб.
Всего	132 руб.
Взыскано при отправлении	50 руб.
Подлежит взысканию при выдаче	82 руб.

Расчет с пароходством производится через Государственный банк в таком виде:

Причитается пароходству	60 руб.
Из них взыскано при отправлении	50 руб.
Уплачивается через Государственный банк	10 руб.

Пример 4. Груз перевезен от пристани В первого пароходства до пристани К второго пароходства транзитом через железную дорогу.

Взыскано пристанью В при отправлении за перевозку до пристани Г 80 руб. Пристань Г завершила штемпелем эту сумму.

Станция перевалки Е, передавая груз второму пароходству, указала в штемпеле сумму 110 руб., причитающуюся железным дорогам за перевозку между станциями Г и Е. Пристань К исчислила платежи за перевозку от пристани Е в сумме 40 руб.

Окончательный расчет:

За перевозку водным путем согласно штемпелю пристани Г	80 руб.
За перевозку по железным дорогам согласно штемпелю станции Е	110 руб.
За перевозку по водному пути второго пароходства от Е до К	40 руб.
Всего	230 руб.
Взыскано при отправлении	80 руб.
Подлежит взысканию при выдаче	150 руб.

Расчет через Государственный банк:

- 1) первому пароходству по счету не уплачивается, так как причитается 80 руб. и взыскано при отправлении 80 руб.;
- 2) железной дороге, передавшей груз в пункте Е, уплачивается 110 руб.;
- 3) отчисляется второму пароходству 40 руб.

Пример 5. Груз перевезен от станции А до станции М транзитом через водные пути двух пароходств.

Станция А взыскала при отправлении за расстояние (АВ + ГЕ + ЛМ) 620 руб.

Пристань Г при передаче груза железной дороге указала в штемпеле, что за перевозку водой от Б до Г первому пароходству причитается 170 руб.

Пристань Л, передавая груз железной дороге, указала в штемпеле, что за перевозку водой второму пароходству причитается 220 руб. Станция пере-

валки Б и Е в данном случае таксировки не производят, так как расчет за перевозку по железным дорогам должна проверить станция прибытия М.

Окончательный расчет на станции выдачи:

Причитается по штемпелю первому пароходству . . .	170 руб.
То же второму пароходству	220 руб.
За перевозку по железным дорогам (согласно таксировке станции прибытия)	650 руб.
Всего	1 040 руб.
Взыскано при отправлении	620 руб.
Подлежит взысканию при выдаче	420 руб.
Через Государственный банк уплачивается :	
первому пароходству	170 руб.
второму »	220 руб.

Расчеты по переборам и недоборам с клиентурой производятся непосредственно железными дорогами и речными (морскими) пароходствами.

Станция или пристань (порт) отправления и назначения обязана выполнять поручения управлений железных дорог и речных (морских) пароходств о взыскании недоборов и уведомлять их о выполнении поручения.

15. Хозяйственные перевозки

К хозяйственным перевозкам относятся перевозки грузов и материалов, необходимых для эксплуатационных и строительных нужд железной дороги.

Перевозки хозяйственных грузов производятся в специальных хозяйственных поездах (например, балластных) и в общих грузовых (товарных) поездах малой скоростью.

Перевозки этих грузов большой скоростью в ускоренных товарных поездах допускаются только с разрешения начальника грузовой службы.

Хозяйственные грузы для железных дорог должны адресоваться на станции назначения без последующих переадресовок, кроме минерального топлива и дров, которые могут направляться в прямом сообщении на установленные на каждой дороге базы распыления с переадресовкой по пунктам потребления. В этих случаях переадресовка производится без взыскания штрафа и сбора за переадресовку. Провозные же платежи от станции переадресовки до станции окончательного назначения начисляются контролем доходов дороги назначения с предъявлением счетов службе-получательнице груза.

За невыполнение плана погрузки хозяйственных грузов, включенных в государственный план перевозок, железные дороги и отправители несут денежную ответственность на общем основании в порядке Устава железных дорог.

Претензии за утрату, недостачу, порчу и просрочку хозяйственных грузов предъявляются общеустановленным порядком в Управление дороги назначения.

Предъявление претензий за просрочку в доставке хозяйственных грузов в хозяйственных поездах не допускается.

Все прибывающие на станцию назначения хозяйственные грузы приходяются по общим книгам прибытия грузов.

По хозяйственным перевозкам местного сообщения ведутся две отдельные книги и отчет выдачи: одна — по перевозкам в хозяйственных поездах, другая — по перевозкам в общих товарных поездах.

При подаче вагонов под погрузку и выгрузку хозяйственных грузов к местам необщего пользования по каждой хозяйственной единице составляются в трех экземплярах отдельные ведомости подачи и уборки вагонов с самостоятельной нумерацией.

При задержке под погрузкой и выгрузкой вагонов, подаваемых к местам как необщего, так и общего пользования, составляются акты, подписываемые, помимо агентов станций, также и получателями грузов.

Акты вместе с двумя экземплярами ведомости подачи и уборки вагонов представляются в контроль доходов дороги для включения штрафных сумм за простой вагонов и хранение грузов в счета соответствующим службам-потребителям. К счетам прилагаются акты и по одному экземпляру ведомости подачи для производства расследования и привлечения виновных к ответственности.

Выдача хозяйственных грузов производится без предъявления каких-либо специальных документов, кроме обычной доверенности на получение груза.

Документы на перевозку. Хозяйственные перевозки в товарных поездах оформляются общеустановленными перевозочными грузовыми документами.

В накладных по перевозкам местного сообщения грузов, предназначенных для нужд эксплуатации, которые выдаются станциями назначения безденежно, в графе «Взыскано при отправлении» отправителем делается штампом отметка «хозяйственная». Эта отметка заверяется подписью и печатью отправителя и вносится станциями в дорожные ведомости.

Хозяйственные перевозки в хозяйственных поездах оформляются перевозочными документами особой формы.

Отправитель составляет и предъявляет станции взамен накладной «требование» на перевозку хозяйственного груза (формы ГУ № 64). Станция составляет специальной формы (ГУ № 65) дорожную ведомость и выдает отправителю в приеме груза к перевозке. Бланки «требований» станции получают из контроля доходов (наравне с бланками накладных) и выдают их хозяйственным органам дороги.

В тех случаях, когда в хозяйственных поездах перевозятся грузы для нужд строительных трестов или для капитального строительства, такие перевозки как подлежащие оплате наличными деньгами или чеками должны оформляться общеустановленными перевозочными документами. В таких документах в верхней их части обязательно обозначается «Хозяйственный поезд №...».

Расчет за перевозку. Все хозяйственные грузы, перевозимые в прямом сообщении для нужд железных дорог, хозяйственные грузы трестов, строительных управлений Цужелдорстроя и других организаций, входящих в систему НКПС, предназначенные для нужд

эксплуатации и строительства железных дорог, а также грузы других наркоматов (железнодорожных строительных управлений НКВД и ЦЕКОР), производящих железнодорожное строительство, оплачиваются при отправлении на общем основании.

Хозяйственные грузы местного сообщения, следующие в общих товарных поездах исключительно для эксплуатационных нужд дороги, отправляются и выдаются безденежно с последующим расчетом через управление дороги.

Таким порядком выдаются грузы:

- 1) по службе движения — начальникам отделений и начальникам станций;
- 2) по службе пассажирской — начальникам пассажирских отделений и начальникам пассажирских станций;
- 3) по службе пути — начальникам дистанций, начальникам дорожных мастерских пути, дорожным и мостовым мастерам;
- 4) по службе связи — начальникам дистанций сигнализации и связи, электромонтерам и начальникам механизированных горок;
- 5) по службе паровозной — начальникам отделений, начальникам основных и оборотных паровозных депо и начальникам паровозных мастерских дорог;
- 6) по службе вагонной — начальникам участков, ремонтных пунктов и вагонных депо.

Остальные хозяйственные единицы рассчитываются за перевозку хозяйственных грузов для эксплуатационных нужд наличными деньгами или чеками из лимитированных книжек Государственного банка.

Все хозяйственные грузы, отправляемые в местном сообщении как строительными трестами, так и хозяйственными единицами дороги для нужд капитального строительства и работ за счет амортизационных отчислений, должны оплачиваться при отправлении наличными деньгами или чеками из лимитированных книжек Государственного банка. Так же оплачиваются при отправлении перевозки местного сообщения, следующие от поставщиков в адрес хозяйственных единиц дороги.

По прибывшим в адрес хозяйственных единиц отправкам, по которым провозные платежи оплачены при отправлении, а на станциях назначения вследствие неправильного применения станцией отправления тарифа требуется доплата, последняя при выдаче груза с хозяйственных единиц не взыскивается, и расчет по таким недоборам производится контролем доходов дороги назначения.

Расчет за перевозку грузов для капитального строительства и для работ за счет амортизационных отчислений в хозяйственных поездах производится при выдаче этих грузов на станциях назначения. За грузы же для нужд эксплуатации, перевозимые в тех же поездах, станции расчетов не производят. Такие грузы выдаются безденежно с последующим расчетом через управление дороги.

Перевозка в ремонт и обратно из ремонта паровозов в холодном состоянии, пассажирских и товарных вагонов, а также вагонных колесных пар со сменой элементов оплачивается заводами и дорожными колесными мастерскими: при следовании в ремонт — на станции назначения и при следовании из ремонта — на станции отправления.

Расчеты за перевозку рессор, паровозных и вагонных колесных пар без смены элементов, следующих в ремонт на заводы и дорожные колесные мастерские и обратно, производятся: при направлении на завод или дорожные колесные мастерские для ремонта— хозяйственными единицами на станции отправления, при обратном следовании из ремонта— заводами или дорожными колесными мастерскими при отправлении.

За перевозку новых паровозов и новых пассажирских и товарных вагонов провозные платежи оплачиваются заводами-поставщиками при отправлении на общем основании.

За перевозку разного рода оборудования централизованного снабжения (автосцепка, автотормоза, станки, машины, запасные части и пр.) оплата провозных платежей производится при отправлении.

При оформлении безденежной выдачи станция обязана требовать от получателя кроме расписки на дорожной ведомости наложения на ней штампа с наименованием организации, получающей груз и оплачивающей стоимость перевозки. Такой же штамп ставится на накладной в графе «Взыскано при выдаче». Без этих штампов отправка может быть выдана только после оплаты стоимости ее наличными деньгами или чеками Государственного банка.

Накладные на такие хозяйственные перевозки в товарных поездах и требования при перевозке в хозяйственных поездах получателям не выдаются, а высылаются вместе с дорожными ведомостями при отчетах выдачи в контроль доходов. Получатели в этих случаях могут составлять для себя копии накладных, которые заверяются штампом станции и подписью товарного кассира.

Т а р и ф. За перевозку хозяйственных грузов плата взыскивается в размере 0,57 коп. с тонны и километра.

Хозяйственными перевозками, к которым применяется этот служебный тариф, считаются повагонные перевозки в местном сообщении (в специальных хозяйственных или в общих товарных поездах) по адресу дистанций пути и связи грузов, предназначенных для нужд эксплуатационного содержания путевого хозяйства и обустройств связи дороги (перечень грузов приведен в тарифе).

По перевозкам, рассчитываемым по служебному тарифу, никакие дополнительные сборы (в том числе сборы за подачу вагонов, маневровую работу, оплата кондукторских и паровозных бригад и т. д.) не взыскиваются.

Снег, мусор и шлак, вывозимые на свалку при очистке станционных путей и депо, перевозятся бесплатно.

По общим тарифам оплачиваются:

1) перевозки в адрес дистанции пути и связи грузов, перечисленных в тарифе, но предназначенных для работ по реконструкции, среднему и капитальному ремонту;

2) перевозки в тот же адрес грузов, не поименованных в тарифе;

3) перевозки всех грузов в адрес других служб железных дорог, строительных организаций НКПС и других организаций, производящих железнодорожное строительство.

Строительно-монтажные поезда или машинно-путевые станции при пробеге в общих поездных составах по эксплуатационным путям дорог,

обслуживаемых этими поездами или машинно-путевыми станциями, от пункта формирования до первоначального пункта работ, а также пробег отдельных вагонов строительно-монтажного поезда или машинно-путевой станции от места оборудования до пункта формирования рассчитываются по 3 коп. с оси и километра всего подвижного состава строительно-монтажного поезда или машинно-путевой станции.

В случае передвижения строительно-монтажного поезда или машинно-путевой станции к месту новой работы со специальным паровозом и кондукторской бригадой (без прицепки других вагонов, не относящихся к составу строительно-монтажного поезда или машинно-путевой станции) кроме платы по 3 коп. с оси и километра начисляется плата за паровоз и кондукторскую бригаду в размере действительных расходов по счетам дороги с акцептом начальника строительно-монтажного поезда или машинно-путевой станции.

Оформление пробега строительно-монтажного поезда или машинно-путевой станции перевозочными документами (накладная и дорожная ведомость) и оплата этого пробега через управление дороги производятся порядком, установленным для расчетов за перевозку хозяйственных грузов.

Специальные вагоны: служебные, весовые мастерские, ремонтные мастерские, вагоны связи, лаборатории, дезинфекционные камеры, бани, санитарные для перевозки больных, вагоны-выставки, кинопередвижки и другие, перевозятся в местном сообщении бесплатно по пересылочным ведомостям.

Перевозки тех же вагонов (кроме санитарных) хозрасчетными организациями (строительные конторы дорог, строительные управления НКПС и т. п.) как в местном, так и в прямом сообщении оплачиваются из расчета по 3 коп. с оси и километра и оформляются грузовыми документами.

Санитарные вагоны для перевозки больных, а также служебные вагоны НКПС во всех случаях перевозятся бесплатно по пересылочным ведомостям.

Перевозки съемных грузовых (коммерческих) приспособлений: хлебных щитов, брезентов, мешков, скотских решеток и колец, фуражных досок, фонарей, плодоовощных щитов-утеплителей, печей вагонных чугунных и железных с трубами и потолочными разделками к ним, щитов для перевозки сахарной свеклы на платформах, а также воинского съемного оборудования как в местном, так и в прямом сообщении оформляются пересылочными ведомостями и производятся бесплатно.

Перевозка съемного оборудования с пассажирскими поездами в прямом сообщении допускается с разрешения НКПС, а в местном сообщении с разрешения начальников дорог.

16. Перевозка почты и эксплуатация почтовых вагонов

Почта перевозится по железным дорогам в специальных почтовых вагонах Наркомсвязи, а также в специально приспособленных НКПС за счет Наркомсвязи почтовых отделениях в пассажирских и багажных вагонах.

Почту, перевозимую в почтовых вагонах и специальных отделениях, обязательно сопровождают агенты Наркомсвязи.

Перевозка почты в обычных багажных и товарных вагонах производится без сопровождения агентов Наркомсвязи в общем порядке перевозки багажа и грузов.

Перевозка почты по железным дорогам обеспечивается специальными почтовыми вагонами, построенными на заводах промышленности за счет Наркомсвязи по чертежам, разработанным Наркомсвязи и утвержденным НКПС.

Построенные за счет Наркомсвязи почтовые вагоны являются его собственностью, и исключение их из инвентаря по тем или иным причинам может производиться дорогами только с его согласия. Все внутреннее оборудование исключенных вагонов передается в распоряжение органов связи.

Обмен почты должен производиться в положенное по расписанию время остановок. Задержка поездов по неготовности почты не допускается, причем время на прицепку почтового вагона в состав поезда не должно входить в счет времени, установленного на обмен почты.

В случае опоздания поездов, с которыми перевозится почта, сокращение стоянок этих поездов в пунктах обмена почтой в целях ликвидации опозданий может производиться по согласованию между дежурным по станции и обменивающим почту агентом Наркомсвязи.

Перевозка в почтовых и приспособленных вагонах. В почтовых вагонах и в приспособленных отделениях пассажирских, багажных и других вагонов производится перевозка всякого рода почтовых отправок, принятых для пересылки по почте согласно почтовым правилам.

Общий вес почтовых отправок не должен превышать грузоподъемной силы вагона. Железные дороги имеют право проверить вес почтовых отправок на вагонных весах.

Отправка в почтовых вагонах оформляется багажными квитанциями, которые составляются станцией отправления на основании заявок местных предприятий связи. Такими же документами оформляется перевозка почты и в других вагонах, сопровождаемых агентами Наркомсвязи.

Перевозка в багажных вагонах. В багажных вагонах без сопровождения агентов Наркомсвязи может перевозиться заделанная в мешки письменная корреспонденция и печать по отдельным соглашениям НКПС и Наркомсвязи. Таким же порядком производится перевозка пассажирского багажа в почтовых вагонах.

Почтовые отправки должны предъявляться к перевозке в багажных вагонах заблаговременно, не позднее чем за 30 мин. до отправления поезда с начальной станции, а на промежуточных станциях не позднее чем за 30 мин. до прибытия поезда.

Перевозка почты в багажных вагонах оформляется обычными багажными документами. Порядок расчетов устанавливается соглашением между НКПС и Наркомсвязи.

Перевозка в товарных вагонах. Почта в отдельных случаях с разрешения НКПС может перевозиться в товарных вагонах. Перевозка грузов под видом почты не допускается.

Требование на подачу вагонов под погрузку должно быть заявлено не позднее чем за 6 час. до отправления, а на дорогах, находящихся во временной эксплуатации, не позднее чем за сутки.

Погрузка и выгрузка почты производятся средствами Наркомсвязи.

Товарный вагон должен быть загружен почтой общим весом не менее 4,5 т на ось или до полной вместимости вагона. Определение веса почты и указание его в накладной производятся отправителем.

Товарные вагоны с почтой следуют за пломбами НКПС и Наркомсвязи, причем Наркомсвязи разрешено навешивать на эти вагоны свои замки.

Погрузка почты в товарные вагоны и выгрузка ее должны быть закончены в установленный срок. За задержку вагонов под погрузкой или выгрузкой взыскивается штраф на общем основании.

На перевозку почты в товарных вагонах предприятия Наркомсвязи предъявляют станции отправления наряды по согласованной между Наркомсвязи и НКПС форме. На основании такого наряда станции отправления составляет на общем основании грузовые документы.

Проезд в почтовых вагонах и контроль их. Для сопровождения, охраны, обработки и обмена почты в пути разрешается бесплатный проезд в почтовых вагонах и приспособленных почтовых отделениях пассажирских и багажных вагонов специально назначенных для этой работы агентов Наркомсвязи по удостоверениям формы № 1. Правом бесплатного проезда в почтовых вагонах пользуются также возвращающиеся резервом почтальоны-проводники, работники Наркомсвязи из командировки по сопровождению почтовых вагонов. Для проезда все эти агенты должны быть поименно внесены в путевой лист вагона. Путевой лист подписывается начальником почтового отделения, отправляющего почтовый вагон, и скрепляется печатью отделения.

При проезде эти агенты связи должны иметь удостоверения, выданные на право сопровождения почты. При обнаружении в почтовом вагоне лиц, не внесенных в путевой лист, они признаются безбилетными пассажирами.

Контроль почтовых вагонов и приспособленных почтовых отделений как на станциях железных дорог, так и в пути следования производится на общих основаниях железнодорожными агентами, имеющими право ревизии поездов.

Устройства на станциях для почтовых операций. Помещения для производства основных почтовых операций, а также для обработки почты и хранения ее до отправления с поездами, занимаемые органами связи в пассажирских или станционных зданиях, остаются в аренде Наркомсвязи впредь до постройки специальных ведомственных зданий, предусмотренных в плановом порядке.

На мелких железнодорожных станциях, где в зданиях вокзалов нет почтовых отделений, органами Наркомсвязи по соглашению с железными дорогами бесплатно устанавливаются особые сундуки для хранения почты.

На всех железнодорожных станциях и остановочных пунктах Наркомсвязи устанавливает почтовые ящики для опускания писем.

Для перевозки почты под погрузку и после выгрузки почтовые отделения могут пользоваться принадлежащими им ручными и механическими тележками.

Пользование этими тележками на платформах во избежание причинения неудобств пассажирам при посадке и высадке должно быть согласовано с начальником станции.

Тележки должны храниться в помещениях почтовых отделений или специально отведенных для них местах по указанию начальника станции.

Т а р и ф. На перевозку почты по железным дорогам установлены следующие тарифы:

1) на перевозку почты в почтовых вагонах — 9 коп. с осе-километра, включая в этот тариф: а) стоимость проезда работников, назначаемых для сопровождения и обработки почты в пути, работников, контролирующих их работу, и работников, возвращающихся из командировок по сопровождению почтовых вагонов; б) стоимость содержания технического ухода и текущего ремонта почтовых вагонов в пути;

2) на перевозку почты в товарных вагонах — 6 коп. с тонно-километра, а при прицепке к пассажирскому поезду — 9 коп. с осе-километра.

За перевозку почты в специально приспособленных почтовых отделениях пассажирских и багажных вагонов провозная плата взимается также по 9 коп. с осе-километра.

Пробег технически неисправных порожних почтовых вагонов, отцепленных в пути следования, до пунктов ремонта, а также пробег исправных почтовых вагонов, посылаемых на замену неисправных, не оплачивается.

Пробег технически исправных почтовых вагонов по требованию Наркомсвязи, а также пробег технически неисправных вагонов (если неисправность последних произошла по вине Наркомсвязи) на заводы в ремонт производится по документам и за плату, установленную за пробег почтовых вагонов.

В дорожных документах на отправку порожних почтовых вагонов агенты связи должны указывать причину отправки. Правильность сведений, помещенных в документах, должна проверяться агентами железных дорог.

17. Военские перевозки

Общие положения. Военской перевозкой называется организованное и оформленное установленным порядком перемещение войск, воинских команд и воинских грузов по железным дорогам или другим видам транспорта.

Военские перевозки выполняются железными дорогами на основании плана Народного комиссариата обороны (НКО), заявок органов военных сообщений и предъявления воинских перевозочных документов.

Перевозимые по железным дорогам людские контингенты и партии грузов организуются в воинские команды, эшелоны и транспорты.

Воинская команда представляет собой группу людей численностью не менее трех человек, в которую на время перевозки объединяются

военнослужащие или военнообязанные, следующие по одному направлению.

Воинский эшелон — это воинская часть или ее подразделение, организованные для перевозки одним поездом, или воинская команда, которая перевозится в составе не менее десяти вагонов. Командование каждым воинским эшелоном возлагается на начальника эшелона.

Воинский транспорт представляет собой одновременную отправку воинского груза, следующего с одной станции погрузки до одной станции выгрузки и занимающего не менее одного вагона. В случаях особой важности и срочности перевозки назначается начальник транспорта.

Для учета и наблюдения за движением воинских команд, эшелонов и транспортов по распоряжению органов военных сообщений им присваиваются определенные номера.

Организация управления военными сообщениями. Центральным органом является Управление военных сообщений генерального штаба Красной армии; управление возглавляет начальник военных сообщений Красной армии (ЗР).

Для организации передвижения войск и воинских грузов, руководства войсковыми частями по их перевозкам и для контроля за мобилизационной подготовкой железной дороги в части, касающейся воинских перевозок, назначается начальник передвижения войск на каждой дороге; он является представителем Народного комиссариата обороны СССР.

Организация и наблюдение за передвижением войск и воинских грузов возложены на комендантов участков (ЗКУ) и комендантов станций (ЗК). Они же осуществляют наблюдение и контроль за всеми объектами, содержащимися на участке для обслуживания воинских перевозок. Военному коменданту при перевозке войск по железной дороге подчиняются начальники эшелонов, обязанные выполнять все его распоряжения, связанные с перевозкой.

Перевозочные документы. Воинские перевозки оформляются следующими документами:

а) на перевозку воинских эшелонов составляются воинское требование-накладная формы № 2—одно на весь эшелон — и одна дорожная ведомость; в этих документах указываются номера вагонов, число осей каждого вагона и общее число осей эшелона;

б) на каждый транспорт составляются требование-накладная формы № 2-Т (с одной продольной и одной поперечной красной полосой), дорожная ведомость и вагонный лист — на каждый вагон;

в) на каждую воинскую отправку, следующую на одну станцию назначения (воинский груз, загруженный в группу менее 20 вагонов), отправляемую без присвоения номера транспорта, составляются требование-накладная формы № 2 (с одной продольной красной полосой), дорожная ведомость и вагонный лист — на каждый вагон;

г) на наливные и другие грузы, следующие на станцию распыления, документы составляются на каждый вагон; если воинская перевозка совершается с условием предъявления воинского требования на станции назначения, то на каждый вагон должна быть составлена отправителем накладная общеустановленной формы;

д) на перевозку санитарных поездов составляются одно воинское требование-накладная формы № 2 и одна дорожная ведомость; в этих документах указываются номера вагонов, общее число осей санпоезда, кроме вагонов обслуживания, и отдельно число осей вагонов обслуживания (столовые, операционные, бани, кладовые и т. п.); если в числе вагонов обслуживания имеется вагон-ледник, то в документах он указывается отдельно с указанием числа осей;

е) на перевозку подвижных учреждений (банно-прачечные и банно-дезинфекционные поезда, мастерские, лаборатории, типографии и т. п.) составляются одно воинское требование формы № 2 и одна дорожная ведомость с указанием наименования учреждения и числа осей вагона;

ж) на пробег бронепоездов и поездов железнодорожной артиллерии составляются воинское требование формы № 2 и дорожная ведомость, в которых указывается число осей поезда, включая и оси паровоза;

з) на перевозку специальных вагонов заключенных составляются воинское требование формы № 2 НКВД—одно на вагон или группу вагонов, следующих до одной станции назначения, и одна дорожная ведомость; в документах перечисляются номера вагонов с указанием числа осей каждого вагона.

В требовании-накладной формы № 2-Т отправители указывают в соответствующей графе номер транспорта; на остальных документах, в том числе и вагонных листах ставится красочный штемпель «включен в состав транспорта № такой-то, состоящего из столькох-то вагонов».

На документах на воинские отправки ставится в правой верхней части красочный штемпель «из состава воинской отправки № такой-то в количестве столькох-то вагонов». При этом необходимо иметь в виду, что номером воинской отправки считается номер требования-накладной формы № 2 (а не номер дорожной ведомости).

В документах должны указываться тарифное наименование перевозимого груза и точное наименование станции и дороги назначения.

Как исключение допускаются следующие обобщающие наименования грузов: средства транспортирования, боеприпасы, группа . . . разряд . . . , вооружение, техснабжение, вещевое довольствие.

Требования-накладные должны предъявляться отправителями для визирования, как правило, до погрузки груза.

При отцепке отдельного вагона по технической неисправности от воинского транспорта или воинской отправки составляется коммерческий акт, копия которого прилагается к грузовым документам транспорта. Отцепленный вагон отправляется затем по назначению при досылочных документах.

Все документы на перевозку воинских грузов, а также грузов, имеющих оборонное значение, должны храниться (на грузовом дворе, в товарных и технических конторах) в условиях, исключающих возможность доступа к ним не только посторонних лиц, но и железнодорожников, не имеющих прямого отношения к этого рода перевозкам.

Пересылка документов из одной конторы в другую должна совершаться в закрытом виде (в запертых ящиках или портфелях). Документы, сдаваемые на поезд, после проверки их главным кондуктором должны быть опломбированы.

Т а р и ф и р а с ч е т ы з а п е р е в о з к у. Плата за перевозку воинских грузов, оформляемых требованиями-накладными, исчисляется на следующих основаниях: за перевозку эшелонов—по особым расчетным таблицам; за перевозку транспортов и воинских отправок—по общим тарифам, установленным для грузов соответствующих наименований; за прочие перевозки—по схемам общих грузовых и пассажирских тарифов в соответствии с указаниями Инструкции о порядке оформления и расчетов по воинским перевозкам.

Расчеты за перевозку воинских грузов производятся в централизованном порядке. Однако станции отправления и назначения должны производить таксировку по соответствующим тарифам и указывать причитающиеся суммы в дорожных документах.

Финансовые отделы дорог отправления и назначения составляют счета на суммы, причитающиеся за перевозку воинских грузов и после акцепта их начальником передвижения войск представляют в финансовый отдел НКПС, который и предъявляет их Управлению военных сообщений Красной армии.

П о г р у з к а и в ы г р у з к а воинских грузов производятся по особым правилам, которые предусматривают порядок размещения и укрепления грузов на подвижном составе, а также оборудование вагонов и устройство погрузочно-разгрузочных приспособлений.

Г Л А В А IX

ПОДЪЕЗДНЫЕ ПУТИ ПРОМЫШЛЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

1. Общие положения

Подъездными путями (ветвями) необщего пользования считаются железнодорожные пути, связанные непрерывной рельсовой колеей с общей сетью железных дорог, предназначенные для выполнения хозяйственно-производственных перевозок учреждений, предприятий и организаций, которыми данные подъездные пути эксплуатируются (владельцами подъездных путей). К подъездным путям необщего пользования относятся также арендуемые у дороги тупиковые пути.

Всего имеется более 8 000 подъездных путей, примыкающих к дорогам общей сети. Длина каждого подъездного пути различна: от нескольких сот метров до нескольких десятков километров. Общая протяженность всех подъездных путей составляет свыше 26 000 км. Количество грузов, погружаемых и выгружаемых на подъездных путях, составляет до 75% общего грузооборота всей сети железных дорог.

Приведенные сведения показывают, что подъездные пути имеют чрезвычайно серьезное значение в работе железных дорог. Неисправная работа подъездных путей, задержка на них подвижного состава неизбежно будут тормозить работу железных дорог, ухудшая оборот

вагона. Поэтому железная дорога, к которой примыкает подъездной путь, обязана принимать меры к рациональной организации работы подъездного пути; для этого совместно с администрацией предприятий должен быть разработан технологический процесс работы подъездного пути и увязан с технологическим процессом работы станции примыкания. Дороги обязаны «... организовать техническую помощь промышленным предприятиям по улучшению технологического процесса на подъездных путях, путем передачи опыта работы лучших магистральных диспетчерских участков и станций, особенно по организации подачи и уборки вагонов и их сортировки в местах погрузки и выгрузки...» (приказ НКПС № 76/Ц от 27 мая 1936 г.).

2. Условия эксплуатации подъездных путей

Каждый подъездной путь необщего пользования делится на две части:

1) первая часть — от стрелки примыкания до откидного бруса, если он находится в пределах полосы отвода, или до границы полосы отвода, если откидной брус находится вне ее пределов;

2) вторая часть — от откидного бруса или от границы полосы отвода до конечного пункта пути.

Первая часть подъездного пути, а также другие пути и сооружения, построенные для примыкания, принадлежат дороге и находятся в исключительном ее ведении.

Вторая часть подъездного пути, а также парковые, сортировочные и погрузочные пути и иные сооружения, расположенные за откидным брусом, хотя бы и находящиеся в пределах полосы отвода, но обслуживающие исключительно данный подъездной путь, принадлежат владельцу этого пути.

В пользовании владельца подъездного пути (ветвевладельца) находится участок железнодорожной земли, занятый частью подъездного пути от откидного бруса до границы полосы отвода, а также парковыми, сортировочными и погрузочными путями и другими сооружениями в полосе отвода.

Участок земли, занятый подъездным путем в полосе отвода, определяется шириной его земляного полотна и площадью, необходимой для технических при нем сооружений.

Арендная плата за железнодорожную землю, занятую путями ветвевладельца и его сооружениями, не взимается. Однако владелец подъездного пути оплачивает железной дороге по действительной стоимости следующие расходы, фактически производимые дорогой по участку железнодорожной земли, занятой путями и сооружениями ветвевладельца:

1) по устройству или переустройству участка, если это устройство или переустройство вызывается передачей участка в безвозмездное пользование ветвевладельца;

2) по обслуживанию участка (очистка канав, освещение, уборка мусора, снега и пр.).

На подъездном пути в месте, определенном дорогой, ветвевладелец должен иметь откидной брус принятого на дороге типа с приспособле-

нием для запираания на замок, причем откидной брус должен быть оборудован ветвевладельцем установленными на дороге сигналами.

Откидной брус и стрелка примыкания подъездного пути должны быть постоянно заперты, а ключи от замков должны храниться на станции примыкания, и только по распоряжению дежурного по станции может производиться открытие стрелки примыкания и откидного бруса на время пропуска вагонов на подъездной путь и обратно.

Содержание в технической исправности (ремонт текущий и капитальный, очистка от снега и мусора, освещение и т. д.) и обслуживание той части подъездного пути, которая находится в ведении железной дороги, а также других путей и сооружений, построенных для примыкания и находящихся в ведении железной дороги, и откидного бруса, если он расположен в пределах полосы отвода, осуществляется средствами железной дороги.

Содержание в технической исправности и обслуживание находящихся в ведении ветвевладельца второй части подъездного пути, парковых, сортировочных и погрузочных путей и других сооружений, а также откидного бруса, если он находится за полосой отвода, осуществляется средствами и за счет ветвевладельца, если последним не будет заключено с железной дорогой особого соглашения о выполнении этого средствами железной дороги за счет ветвевладельца.

Подъездной путь и все к нему сооружения должны содержаться в полной исправности, а подъездной путь, кроме того, в таком техническом состоянии, при котором по нему могли бы обращаться вагоны тяжеловесного типа, имеющие регулярное обращение по линии общего пользования, к которой примыкает подъездной путь.

Железная дорога имеет право пользоваться подъездным путем как для производства маневровых работ и постановки резерва подвижного состава, так и для перевозки принадлежащих ей хозяйственных грузов с тем, однако, чтобы это не стесняло операций по перевозкам, производимым самим ветвевладельцем. Время занятия подъездного пути должно быть согласовано с владельцем.

При перевозке хозяйственных грузов по подъездным путям железные дороги участвуют в расходах по содержанию и ремонту соответствующей части подъездного пути пропорционально грузообороту на нем.

Для заведывания подъездным путем ветвевладелец обязан содержать ответственного за состоянием подъездного пути заведующего, назначаемого им по согласованию с железной дорогой.

3. Инспекторский надзор

Инспекторский надзор за техническим состоянием подъездных путей, обеспечивающий безопасность движения, лежит на обязанности железной дороги. Для этого на каждой дороге имеются специальные инспекторы. В возмещение расходов на инспекторский надзор владельцы подъездных путей уплачивают особый сбор, размер которого определяется в зависимости от длины подъездного пути и размеров грузооборота.

В отношении взимания платы за инспекторский надзор подъездные пути подразделяются на пять категорий:

	Длина подъездного пути
1-я	до 1 км
2-я	от 1 до 5 км
3-я	от 5 до 10 км
4-я	от 10 до 30 км
5-я	от 30 км и больше

Годовые ставки сбора за инспекторский надзор установлены в следующем размере:

Для подъездных путей 1-й категории	300 руб.
» » » 2-й »	480 »
» » » 3-й »	960 »
» » » 4-й »	2 400 »
» » » 5-й »	4 800 »

Расчет с клиентурой на основе этих годовых ставок производится ежемесячно.

4. Подача и уборка вагонов

Подача вагонов на подъездной путь и уборка их оттуда производятся двигателем владельца подъездного пути.

Если ветвевладелец не имеет собственного механического двигателя или других средств для передвижения вагонов по подъездному пути, подача вагонов со станции к местам погрузки и выгрузки на подъездные пути и уборка с них на станцию производятся средствами железной дороги.

При наличии у ветвевладельца собственного механического двигателя вагоны, подлежащие подаче на подъездные пути, выставляются средствами дороги на сдаточном выставочном пути за откидной брус, откуда вагоны убираются на подъездной путь к местам погрузки и выгрузки средствами ветвевладельца.

Вагоны, возвращаемые с подъездного пути, выставляются средствами ветвевладельца к откидному брусу сцепленными между собой. Подборка этих вагонов по направлениям производится по соглашению с ветвевладельцем.

Передача дорогой ветвевладельцу на его подъездной путь и возврат дороге вагонов производятся как в коммерческом, так и в техническом отношениях в месте, обусловленном особым соглашением дороги с ветвевладельцем, под расписку в ведомости подачи и уборки вагонов.

Все ведомости при передаче и приеме вагонов обязательно подписываются сдающей и принимающей сторонами и служат основанием для расчетов за подачу, уборку, задержку вагонов на подъездном пути сверх установленного срока, а также за повреждения вагонов.

За несвоевременную уборку вагонов с путей необщего пользования, когда уборка производится паровозом железной дороги, она уплачивает штраф по 1 руб. за вагоно-час задержки.

За использование ветвевладельцами вагонов железных дорог для собственных перевозок без разрешения железных дорог взыскивается штраф в размере 50 руб. в сутки за все время пребывания вагона на ветви независимо от штрафа за простой.

«За повреждение частей вагона при погрузке или выгрузке средствами отправителя или получателя отправитель или получатель уплачивает штраф в размере пятикратной стоимости поврежденных частей, которая определяется по расценочной ведомости, утвержденной народным комиссаром путей сообщения. Независимо от этого в подлежащих случаях виновные привлекаются к уголовной ответственности.

В случае, если повреждение подвижного состава произошло вследствие аварий или крушений, связанных с движением поездов на подъездных путях, стоимость поврежденных частей возмещается в двойном размере» (Устав железных дорог, ст. 81).

Погрузка и выгрузка на подъездных путях производятся кругло-с уточно.

Дорога совместно с предприятием-владельцем подъездного пути устанавливает по каждому пункту погрузки количество вагонов, которое одновременно может находиться под погрузкой или выгрузкой.

Прибывающие вагоны подаются под погрузку или выгрузку в течение круглых суток в пределах установленной нормы перерабатывающей способности погрузочных и выгрузочных пунктов. Подача производится в любое время суток в зависимости от освобождения фронтов погрузки и выгрузки по мере возвращения ранее поданных вагонов.

По согласованию с грузоотправителями дорога может подать и большее число вагонов, чем установлено договором.

Время нахождения вагонов на пунктах погрузки и выгрузки исчисляется с момента фактической сдачи вагонов на подъездные пути до момента фактического возвращения их на станции.

Для своевременной подготовки предприятий к погрузке и выгрузке дороги обязаны через диспетчерский аппарат и начальников станций организовать уведомление клиентов о времени прибытия вагонов, их роде и количестве не позднее чем за 2 часа до фактического их прибытия.

Приказ НКПС № 170/Ц от 27 ноября 1936 г. подчеркивает, что начальники станций должны ежедневно сноситься с руководителями предприятий и совместно с ними принимать меры к тому, чтобы прибывающие вагоны не простаивали в ожидании подачи и чтобы грузовые операции производились круглые сутки.

Оформление документов на отправляемые с подъездного пути и прибывшие грузы производится или на станции примыкания подъездного пути или на самом подъездном пути, если на нем открыт филиал товарной конторы.

Для наблюдения за погрузкой и выгрузкой грузов на подъездном пути выделяется особый штат весовщиков.

В возмещение расходов дороги по содержанию работников для обслуживания подъездного пути взыскивается специальный сбор с каждого прибывающего и отправляемого с подъездного пути вагона. Размер сбора устанавливается дорогой в порядке местных тарифов.

На эксплуатацию каждого подъездного пути заключается договор между управлением дороги и предприятием-владельцем подъездного пути. В договоре предусматриваются условия обслуживания подъездного пути, порядок подачи и уборки вагонов и срок оборота вагонов.

Учет времени нахождения вагона на подъездном пути ведется, как правило, по номерам вагонов согласно ведомости подачи и уборки.

На подъездных путях с вагонооборотом свыше 200 вагонов в сутки допускается вести безномерной учет, при котором определяется время нахождения на подъездном пути не каждого в отдельности вагона, а среднее время нахождения вагона за определенный период времени.

Для определения этого среднего времени нахождения вагонов ведется особая ведомость (сетка). В ведомость записываются каждая подача и уборка вагонов и на каждый час выводится остаток.

Общее количество вагоно-часов делится на половину суммы поданных и убранных вагонов и получается среднее время нахождения одного вагона по формуле

$$C = B : \frac{П + У}{2},$$

где C — среднее время нахождения вагона в часах;

B — общее число вагоно-часов (нахождения вагонов на ветви);

$П$ — количество поданных на ветвь вагонов;

$У$ — количество убранных с ветви вагонов.

Среднее время простоя определяется по данным не менее чем за 5 суток. Расчет простоя по безномерному способу за 1 сутки дает неправильный результат.

Сроки оборота вагонов на подъездных путях устанавливаются соглашениями ветвевладельца и железной дороги на следующих основаниях:

1) сроки погрузки и выгрузки вагонов не должны превышать установленных общими или особыми правилами сроков производства этих операций; если в общий срок оборота вагонов на подъездных путях включены сроки, установленные общими правилами погрузки и выгрузки, то при изменении сроков в этих правилах срок оборота вагонов на подъездных путях также изменяется; в прочих случаях изменение срока оборота вагонов производится в порядке пересмотра по требованию одной из сторон;

2) при подаче на подъездной путь вагонов двигателем владельца на пробег вагонов по подъездному пути, расстановку их и прочие маневровые работы прибавляется по соглашению железной дороги с владельцем подъездного пути дополнительное время в размерах действительной потребности.

Договором устанавливаются или различные сроки оборота вагонов в зависимости от рода груза, типа вагонов и вида операций или же средний срок оборота вагонов всех типов (стандартный срок).

Когда подаваемые на подъездной путь вагоны частично используются под двойную операцию (выгрузка и погрузка), могут устанавливаться два стандартных срока оборота вагонов: один для вагонов с одной операцией и другой для вагонов с двумя операциями.

За задержку вагонов на подъездном пути свыше установленных сроков, а также за задержку вагонов на станции и по вине владельца подъездного пути владелец поезда уплачивает дороге сбор за простой вагонов в установленном размере, причем плата за хранение груза за время нахождения вагона на ответственности владельца подъездного пути не взыскивается.

При задержке вагонов на подъездном пути под выгрузкой свыше установленных договором сроков и невозможности по этой причине производить подачу следующих партий вагонов начальник станции совместно с представителем владельца подъездного пути составляет акт о количестве задержанных на путях станции вагонов для начисления штрафа за простой этих вагонов по ст. 78 Устава железных дорог.

Акт составляется отдельно по каждому случаю задержки вагонов и невозможности подать новую партию вагонов. В акте указываются время начала и окончания задержки (округленно), количество вагонов по роду и подъемной силе, число вагоно-часов простоя и сумма штрафа.

В число задержанных на станции вагонов в ожидании подачи не должны включаться вагоны, находящиеся в прибывших, но еще не расформированных поездах.

Порожние вагоны, подаваемые на подъездной путь, должны быть очищены средствами дороги. Вагоны, возвращаемые с подъездного пути из-под выгрузки, а также вагоны, оставляемые на подъездном пути после выгрузки для погрузки, должны быть очищены средствами владельца подъездного пути.

За подачу вагонов на подъездной путь и за возврат вагонов с подъездного пути в неочищенном виде дорога и владелец подъездного пути соответственно уплачивают штраф в размере 10 руб. с вагона.

За порчу груза вследствие погрузки его владельцем подъездного пути в неочищенные вагоны владелец подъездного пути несет полную ответственность, возмещая дороге убытки и расходы по могущим быть претензиям и искам.

В случаях подачи дорогой на подъездной путь и возвращения с подъездного пути вагонов из-под погрузки неочищенными составляется акт.

В возвращаемых из-под выгрузки вагонах ветвладельцем должны быть закрыты двери и люки, а в американских полувагонах — закрыты половые люки и очищены люковые кронштейны и все части тележек. При неисполнении этого дорога закрывает двери и люки и очищает тележки своими средствами, а владелец подъездного пути уплачивает дороге штраф, установленный тарифом.

В вагонах, оборудованных автоматическими тормозами, при возвращении с подъездного пути группами тормозные резиновые рукава должны быть соединены между собой, а рукава, свободные от соединения, должны быть подвешены на заглушках.

Погрузка и выгрузка мелких отправок на подъездном пути могут производиться при наличии одного из следующих условий:

1) если эти отправки следуют в одном направлении на расстоянии не менее 300 км;

2) если данные мелкие отправки заполняют грузоподъемность или вместимость вагона;

3) если род или свойства груза требуют подачи вагонов на подъездной путь.

Загрузка вагонов мелкими отправками на подъездном пути должна производиться в соответствии с действующими на дороге правилами формирования вагонов со сборными отправками.

Ускорение оборота вагонов на подъездных путях и сокращение простоя вагонов под грузовыми операциями представляют собой огромный резерв для увеличения погрузки и перевыполнения плана перевозок.

Наиболее эффективной мерой по ускорению оборота вагонов являются ритмичность работы станций и примыкающих к ним подъездных путей, установление единого технологического процесса, связывающего в одно целое последовательный цикл всех грузовых и технических операций, выполняемых с момента прибытия вагона на станцию до отправления в составе поезда.

Единый технологический процесс должен предусматривать максимальное совмещение и параллельность операций, выполняемых станцией и на подъездном пути. Например, пока вагоны находятся под погрузкой или выгрузкой, их осматривают, списывают и размечают бригады станции и подъездного пути, помогающие друг другу. В это же время товарный кассир станции, работающий на подъездном пути, оформляет грузовые документы и ведомости подачи и уборки вагонов. Не ожидая окончания загрузки или выгрузки всех вагонов, приступают к формированию состава по мере готовности вагонов. На станцию выставляются полностью подготовленные к отправлению целые составы или группы вагонов, если нельзя сформировать поезд на подъездном пути. При правильной организации единого технологического процесса готовые поезда могут отправляться прямо с подъездного пути без остановки на станции.

Сокращение времени нахождения вагонов под погрузкой и выгрузкой, устранение непроизводительного простоя вагонов с момента подачи их до начала погрузочно-разгрузочных операций, немедленная уборка вагонов после окончания этих операций, постоянная готовность фронтов погрузки и выгрузки к подаче подвижного состава имеют решающее значение для ускорения оборота вагонов на подъездном пути.

Погрузочно-разгрузочные работы должны быть ветвевладельцем максимально механизированы. Если на подъездной путь прибывают или отправляются с него массовые навалочные грузы, перевозимые в саморазгружающихся вагонах (каменный уголь, руда, сыпучие строительные материалы и т. п.), необходимо в пунктах погрузки устраивать бункерные установки, а в пунктах выгрузки — возвышенные пути, эстакады или выгрузочные ямы. Применение простейших приспособлений и механизмов, проведение иногда очень несложных строительных мероприятий по развитию и рационализации фронтов погрузки и выгрузки также дают значительное ускорение работ и сокращение потребности в рабочей силе.

Фронты погрузки и выгрузки на подъездном пути следует специализировать по роду грузов таким образом, чтобы создава-

лась поточность операции с вагонами, устранялась лишняя маневровая работа по перестановке их и чтобы не было необходимости приостанавливать погрузочно-разгрузочные работы при выводке законченных вагонов или перестановке их после выгрузки под погрузку. При достаточном развитии подъездных путей целесообразно устанавливать разные маршруты для подачи и уборки вагонов.

Выгруженные грузы должны немедленно убираться от фронта выгрузки в штабели или на склад, чтобы не было задержки в подаче под выгрузку вновь прибывающих вагонов.

На случай усиленного прибытия грузов под выгрузку или подачи порожняка под погрузку ветвевладелец должен установить точный порядок переброски рабочих из других цехов предприятия.

Все перечисленные и другие мероприятия необходимо предусматривать в договорах, заключаемых на эксплуатацию подъездных путей, с возложением на ветвевладельцев определенных обязательств по проведению рационализации погрузочно-разгрузочных операций и развитию фронтов погрузки и выгрузки.

Для устранения задержки вагонов в ожидании оформления документов в товарной конторе станции на подъездных путях с большим грузооборотом организуют филиалы товарных контор. В этом случае товарный кассир, совмещая по методу т. Голомеева обязанности таксировщика и весовщика, наблюдает за своевременностью и правильностью загрузки вагонов, составляет документы одновременно с погрузкой, производит расчет за перевозку и заканчивает оформление документов к моменту отправления вагонов с подъездного пути.

5. Ответственность за сохранность груза

За целостность и сохранность грузов, подаваемых на подъездной путь, железная дорога отвечает:

1) при подаче вагонов на подъездной путь средствами дороги: а) под погрузку — с момента навешивания на вагон пломб дороги; б) под выгрузку — до момента выгрузки груза в склад владельца подъездного пути; погрузка и выгрузка в этих случаях производятся при обязательном участии весовщика дороги; охрана груженых вагонов на подъездном пути устанавливается соглашением дороги и владельца подъездного пути;

2) при подаче вагонов на подъездной путь средствами владельца подъездного пути: а) под погрузку — с момента навешивания весовщиком дороги пломб или с момента приема дорогой вагоном в обусловленном месте, если груз погружен на открытом подвижном составе; в случае, если вагон был сдан владельцем подъездного пути дороге в обусловленном месте с неисправными пломбами или в неисправном состоянии, дорога за сохранность груза ответственности не несет; б) под выгрузку — до момента выгрузки в склад владельца подъездного пути, если вагон подан под выгрузку в исправном состоянии и за исправными пломбами или, до момента приема вагонов на обусловленном месте, если вагон подан под выгрузку в неисправном состоянии или при неисправных пломбах.

За грузы, перевозимые на открытом подвижном составе, дорога несет ответственность до приема вагона и груза на обусловленном месте.

6. Сбор за подачу вагонов

За подачу вагонов паровозом железных дорог на пути (ветви) необщего пользования (примыкающие как в пределах станций, так и на перегонах) и за уборку вагонов с этих путей, а также за порожний пробег паровоза после подачи или для приема вагонов взыскивается по 10 руб. с паровозо-километра за расстояние, обусловленное договором на эксплуатацию пути, но не менее 30 руб. за каждый выход паровоза для подачи или уборки.

Этим сбором покрывается и работа паровоза по расстановке подаваемых на путь (ветвь) вагонов по фронтам погрузки-выгрузки, если время работы не превышает 20 мин.

За работу паровоза железной дороги на пути (ветви) необщего пользования свыше 20 мин. взыскивается сбор по ставкам, устанавливаемым в порядке местных тарифов.

При затребовании паровоза с другой станции за пробег этого паровоза взыскивается 10 руб. с километра за тарифное расстояние (туда и обратно), но не менее 30 руб.

За подачу вагонов под погрузку и выгрузку на перегоны, на которых не имеется примыкания путей необщего пользования или тупиков железной дороги, а также за подборку вагонов на станционных путях по указанию клиента перед подачей их на пути необщего пользования или необщие места погрузки-выгрузки взыскивается сбор по ставкам, предусмотренным соглашением клиента с железной дорогой, или по ставкам местных тарифов.

Сборы за подачу вагонов и за работу паровоза взыскиваются станцией по квитанциям разного сбора.

ГЛАВА X

ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОЕ ДЕЛО НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ

1. Общие положения

При перевозке груза по железной дороге выполняется ряд дополнительных операций, связанных с перевозкой. Эти операции подразделяются на два вида:

- 1) транспортные — доставка груза от склада отправителя на станцию отправления или со станции прибытия на склад адресата груза;
- 2) экспедиционные — прием груза от отправителя и сдача его для перевозки железной дороге от имени отправителя с выдачей ему грузовой квитанции, выкуп прибывшего груза на станции и сдача его получателю, выполнение таможенных формальностей по грузам, следующим в прямом международном сообщении.

Все перечисленные операции выполняются транспортно-экспедиционными предприятиями, которые принимают на себя также другие,

связанные с перевозкой груза операции: хранение грузов на своих складах, упаковку грузов и пр.

На железных дорогах транспортно-экспедиционные операции выполняются специальными конторами, работающими на условиях хозяйственного расчета.

Транспортно-экспедиционные конторы (ТЭК) открываются в городах, промышленных и сельскохозяйственных пунктах и объединяются дорожной транспортно-экспедиционной конторой (Дортэк) которая входит в состав грузовой службы, причем начальник Дортэк является заместителем начальника службы.

Руководство транспортно-экспедиционным делом на сети железных дорог возложено на объединение транспортно-экспедиционных контор при Грузовом управлении НКПС (ОТЭК).

В крупных узловых пунктах (например, в Москве) организуются узловые транспортно-экспедиционные конторы (УТЭК), подчиненные непосредственно ОТЭК.

Основные задачи транспортно-экспедиционных контор и ОТЭК сводятся к следующему:

1) организации культурного обслуживания клиентуры железных дорог транспортно-экспедиционными операциями;

2) приближению грузовых операций железных дорог к промышленным и сельскохозяйственным предприятиям и складам клиентуры путем организации при них отделений и агентств для приема и выдачи грузов;

3) организации доставки грузов от склада отправителя до склада получателя;

4) подгруппировке и укрупнению мелких отправок отдельными вагонами и отправительскими маршрутами; привлечение грузов для использования порожних направлений;

5) перевозке грузов в контейнерах;

6) автоперевозке грузов, следующих транзитом в крупных узлах и на короткие расстояния;

7) выполнению транспортно-экспедиционных операций с грузами внешнеторгового оборота;

8) подвозу и вывозу грузов со станций;

9) организации хранения грузов на складах;

10) заключению договоров с клиентурой на выполнение транспортно-экспедиционных операций.

Для выполнения транспортных операций транспортно-экспедиционные конторы имеют свой парк грузовых автомашин и конный обоз.

2. Работа транспортно-экспедиционных контор

Транспортно-экспедиционные конторы выполняют все операции либо на основании заключаемых с клиентами договоров либо по особым поручениям, если договора с данным клиентом не имеется.

Транспортно-экспедиционные конторы включаются в прямое сообщение с железными дорогами сети через соответствующие станции, а также в прямые смешанные железнодорожно-водные, автомобильные, воздушные и международные сообщения при условии, если в этих сооб-

шениях участвуют станции, через которые конторы производят свои операции.

Об открытии и закрытии транспортно-экспедиционных контор, а также о производимых ими операциях и о всех последующих в перечне этих операций изменениях публикуется в Сборнике правил перевозок и тарифов железнодорожного транспорта.

В сообщениях об открытии новых транспортных экспедиционных контор должны быть точно указаны как расстояние от данной конторы до каждой линейной станции, через которую транспортная контора включена в прямое сообщение, так и перечень операций, производимых конторой.

Распоряжением начальника дороги для транспортно-экспедиционных контор устанавливается на каждый месяц норма вагонов для приема ими к перевозке мелких отправок. В пределах этой нормы предварительная визировка станции на ввоз мелких отправок не требуется.

Повагонные отправки принимаются транспортно-экспедиционными конторами к перевозке в пределах утвержденных для данного отправителя плановых норм.

Все грузы, принятые транспортно-экспедиционными конторами к перевозке, передаются станциям по передаточным ведомостям с приложением накладных, дорожных ведомостей и прочих документов.

Прибывшие грузы передаются транспортно-экспедиционной конторе также по передаточным ведомостям с приложением всех грузовых документов.

По грузам, по которым в накладных станций отправления или назначения является транспортно-экспедиционная контора, срок доставки удлиняется на сутки, если отделение транспортно-экспедиционной конторы находится от станции на расстоянии не более 20 км и на двое суток при расстоянии до 40 км. На каждые 20 км свыше 40 км срок доставки удлиняется на сутки.

Календарные и прочие штемпели, налагаемые на грузовые документы, должны иметь оттиск наименования того пункта, в котором находится транспортно-экспедиционная контора, с добавлением слова «город» и фирмы дороги (например, Киев-город Юго-Зап.).

Все тарифные платежи и сборы, причитающиеся дороге за перевозку грузов (выручку), транспортно-экспедиционная контора сдает в кассу дороги в сроки и порядком, установленным для станций.

Причитающаяся транспортной конторе премия за укрупнение мелких отправок уплачивается на общем основании.

Ответственность транспортно-экспедиционных контор, связанная с перевозкой по железнодорожной накладной, определяется Уставом железных дорог.

Средства транспортно-экспедиционной конторы состояются из:

- 1) комиссионных сборов за операции, производимые конторой;
- 2) финансирования управлением дороги и объединением (ОТЭК);
- 3) оборотных средств;
- 4) премии за укрупнение мелких отправок;

5) денежных средств, выделяемых грузовыми службами в возмещение дополнительных расходов отделений (содержание агентов отделений на подъездных путях, производство маневровых работ).

Документальная ревизия транспортно-экспедиционных контор в части бухгалтерско-финансовой отчетности и учета материальных ценностей производится главной бухгалтерией дорожной транспортно-экспедиционной конторы.

Фактическая ревизия транспортно-экспедиционной конторы как тарифного пункта производится ревизорами контроля доходов, а наблюдение за деятельностью конторы как тарифного пункта и инструктаж соответствующих работников производится ревизорами грузовой службы на общем основании, установленном для станций железных дорог.

На некоторых станциях в целях концентрации грузопотоков мелких отправок и улучшения качества формирования сборных вагонов по распоряжению НКПС все операции по приему к перевозке мелких отправок могут быть сосредоточены в транспортно-экспедиционной конторе. В этом случае конторе передается соответствующая часть штата станции, выделяется необходимое помещение в товарной конторе и передается часть складов, связанных с отправлением мелких отправок.

Показателями объема работы, выполненной каждой транспортно-экспедиционной конторой, являются:

- 1) количество переработанных отправок по отправлению и выдаче;
- 2) количество тонн переработанного груза;
- 3) количество загруженных конторой вагонов.

Качество работы транспортно-экспедиционной конторы определяется по следующим показателям:

- 1) процент сформированных прямых сборных вагонов (назначением на одну станцию) и перегрузочных сборных вагонов с назначением грузов на станции одного сортировочного участка;
- 2) средняя нагрузка на ось сборного вагона (не менее 4,5 т);
- 3) отсутствие брака в работе: засылок грузов, разъединения грузов от документов, хищений, порчи грузов и т. п.;
- 4) выполнение установленных сроков погрузки и выгрузки вагонов;
- 5) снижение себестоимости транспортно-экспедиционных операций.

3. Автомобильное хозяйство

Рациональная организация автомобильного хозяйства имеет решающее значение в работе транспортно-экспедиционных контор. Для перевозки грузов используются грузовые автомобили грузоподъемностью 1,5; 3 и 5 т. Для обеспечения правильной эксплуатации автопарка необходимы следующие устройства:

- 1) гаражи для стоянки автомашин;
- 2) профилактории, предназначенные для производства мойки, обтирки, осмотра, смазки, крепления машин и снабжения их материалами;
- 3) ремонтные мастерские для выполнения текущего и среднего ремонта.

Основным показателем для оценки технического состояния машин

является выполнение задания по количеству выпускаемых машин на работу и продолжительности их работы (производственные машино-часы парка).

Перевозочная работа автомобилей оценивается по количеству перевезенных тонн и выполненным тонно-километрам с подразделением по роду заданных перевозок (мелкие отправки, перевозка контейнеров и пр.).

Мелкими отправками перевозятся большей частью легковесные грузы; поэтому для их перевозки целесообразнее применять автомашины грузоподъемностью 1,5 т. Для перевозки же контейнеров наиболее удобной является 5-т машина, на которой можно перевозить один контейнер в 5 т или два по 2,5 т.

Использование провозной способности автомашин характеризуется следующими основными показателями:

1) средним расстоянием перевозки груза в километрах, которое определяется путем деления общего количества километров пробега автомашин с грузом на число отдельных перевозок (ездок);

2) средним расстоянием порожнего пробега в километрах, которое определяется на отдельный рейс (груженую езду) путем деления общего количества километров порожнего пробега на число рейсов;

3) коэффициентом использования автомашин по груженому пробегу, т. е. отношением общего количества километров груженого пробега к общему пробегу автомашин;

4) средней технической скоростью одной автомашины, т. е. средним количеством километров, проходимым автомашиной за 1 час;

5) средним временем простоя автомашин под одной операцией погрузки и выгрузки, определяемым в часах на один рейс (ездку).

4. Гужевого транспорт

Гужевого (конный) транспорт в работе некоторых транспортно-экспедиционных контор имеет серьезное значение. Работоспособность и срок службы лошади, основной тяговой силы, зависят от соблюдения ветеринарно-санитарных условий, содержания ее и правильного режима работы, ухода и питания.

Перевозочные средства гужевого транспорта, применяемые для различных грузов и материалов, делятся на колесные и санные.

К о л е с н ы й п а р к в зависимости от особенностей его устройства подразделяется в основном на три категории:

1) полки рессорные на железном ходу;

2) полки безрессорные на железном ходу;

3) полки рессорные на пневматиках и шарикоподшипниках.

Наиболее удобными являются рессорные полки, так как они обеспечивают более плавный ход повозки, устраняют излишние вредные для груза сотрясения и облегчают работу лошади. Применение рессорных полков на пневматиках и шарикоподшипниках дает возможность увеличивать грузоподъемность примерно в 1,5 раза при том же тяговом усилии лошади.

При оценке колесных повозок различного типа нужно принимать во внимание ширину хода, диаметр колес, базу или длину хода, грузоподъемность и собственный вес повозки.

Санный обоз имеет для значительной части СССР большое значение по климатическим условиям. Для грузовых перевозок являются наиболее распространенным типом товарные сани.

Основными задачами рациональной эксплуатации авто-гужевого транспорта являются:

- 1) максимальное использование грузоподъемности;
- 2) ускоренный оборот транспортных средств путем снижения простоев под погрузкой и выгрузкой и увеличения технической скорости;
- 3) снижение порожнего пробега путем комбинирования перевозки грузов с таким расчетом, чтобы обратные рейсы были использованы под перевозку груза.

Подача авто-гужевых средств под перевозку грузов должна совершаться по предварительно составленному графику. О времени подачи автомашины или подводы заблаговременно должен быть предупрежден пункт погрузки для подготовки груза и рабочей силы.

ГЛАВА XI

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ПО ПЕРЕВОЗКАМ

1. Общие положения

«Железная дорога несет полную ответственность за сохранность принятого к перевозке груза с момента принятия груза к перевозке до выдачи его получателю или до передачи его, согласно установленным правилам, другому предприятию или учреждению» (Устав железных дорог, ст. 67).

«Всякие предварительные соглашения железной дороги с пассажирами, отправителями или получателями грузов, имеющие целью изменение или устранение ответственности, возложенной на железную дорогу, пассажиров, отправителей или получателей грузов, считаются недействительными и всякие отметки об этом в накладной, не предусмотренные правилами, не имеют силы» (Устав железных дорог, ст. 60).

Таким образом, если, например, отправитель, сдавая к перевозке груз в неисправной таре, не обеспечивающей сохранность груза, делает в накладной отметку «ответственность принимаю на себя», то такая отметка не будет иметь значения, и железная дорога будет отвечать за могущую произойти утрату или повреждение груза на общем основании.

Независимо от общей ответственности железной дороги как юридического лица работники транспорта несут персональную ответственность за неисправную и несохранную перевозку груза.

Неисправность перевозки выражается в форме полной или частичной утраты, порчи и повреждения груза. Основными причинами, вызывающими неисправность перевозок и несохранность грузов, являются: небрежное и неправильное составление перевозочных документов, неправильная и неполная маркировка грузов, засылка грузов не по назначению, бой и повреждение груза при погрузочно-разгрузочных работах и при неправильном размещении груза в вагоне, слабая охрана грузов на грузовых дворах и на станционных путях.

Вопрос об ответственности железной дороги за несохранную перевозку груза разрешается на основании так называемого коммерческого акта, который является серьезным юридическим документом и должен заключать в себе объективное (беспристрастное) описание состояния груза и обстоятельств, при которых обнаружена неисправность.

В некоторых случаях железная дорога может быть освобождена от ответственности, если утрата или повреждение груза произошли по причинам, не зависящим от железной дороги.

Устав железных дорог (ст. 68) предусматривает освобождение железной дороги от ответственности, если она докажет, что утрата или повреждение груза произошли:

- 1) вследствие явлений стихийного характера;
- 2) вследствие особых естественных свойств перевозимого груза, вызвавших его поломку, ржавчину, внутреннюю порчу и тому подобные последствия;
- 3) по вине или неосторожности отправителя или получателя;
- 4) вследствие перевозки на открытом подвижном составе груза, допускаемого по правилам к такой перевозке, если утрата или повреждение произошли по причинам, связанным с этим способом перевозки.

Железная дорога также не отвечает, если утрата или повреждение груза произошли:

- 1) по причинам, связанным с погрузкой или выгрузкой груза, если погрузка или выгрузка производились средствами отправителя или получателя;
- 2) вследствие того, что проводник отправителя, сопровождающий груз, не принял необходимых мер для сохранения груза;
- 3) вследствие недостатков тары, если груз в такой таре был принят к перевозке с отметкой отправителя о недостатках тары
- 4) вследствие естественной убыли веса груза в пределах установленных норм.

В этих случаях железная дорога будет нести ответственность лишь при условии, если предъявитель претензии или иска докажет, что утрата или повреждение груза не связаны с указанными обстоятельствами.

За весовую недостачу (разницу между весом, указанным в накладной, и весом, оказавшимся при выдаче груза) железная дорога не отвечает при условии, если она докажет, что недостача веса не явилась результатом утраты или повреждения груза железной дорогой. За недостачу веса груза, погруженного средствами отправителя и прибывшего в исправном вагоне за исправными пломбами станции отправления, железная дорога отвечает лишь в том случае, если клиент докажет, что недостача веса явилась результатом утраты или повреждения груза железной дорогой.

«За ущерб, причиненный при перевозке груза, железная дорога уплачивает возмещение в следующих размерах:

- а) за утрату груза — по действительной стоимости утраченного груза;
- б) за повреждение груза — в сумме, на которую понизилась его стоимость;
- в) за утрату груза, сданного к перевозке с объявленной ценностью, — в размере объявленной ценности, а в случае, если железная

дорога докажет, что объявленная ценность превышает действительную стоимость, — в размере действительной стоимости.

В случае использования железной дорогой для своих нужд каких-либо грузов, принятых к перевозке и принадлежащих клиентуре, виновные привлекаются к уголовной ответственности, а железная дорога возмещает стоимость груза в двойном размере.

За утраченный железной дорогой подвижной состав, принадлежащий клиенту, дорога по требованию последнего обязана предоставить ему соответствующий подвижной состав во временное бесплатное пользование впредь до розыска утраченного вагона или дать взамен другой соответствующий вагон» (Устав железных дорог, ст. 69).

Адресат груза вправе считать груз утраченным и потребовать возмещения за пропажу груза, если доставка груза просрочена более чем на 30 суток, а для скоропортящихся грузов — более срока, установленного НКПС.

«Получатель и отправитель могут отказаться от принятия поврежденного груза только в том случае, если качество груза вследствие его повреждения изменилось настолько, что он не может быть использован соответственно своему первоначальному назначению» (Устав железных дорог, ст. 69).

«Перед отправителем, не получившим наложенного платежа, дорога несет ответственность:

а) в случае выдачи груза получателю, не внесшему наложенного платежа, — в сумме наложенного платежа;

б) в случае утраты груза в пути — в размере наложенного платежа, но не свыше стоимости утраченного груза» (Устав железных дорог, ст. 75).

Железная дорога обязана произвести точный и полный расчет с клиентом за перевозку груза на основании тарифа. Перебор всякого рода платежей за перевозку подлежит возврату клиенту, а недобор — уплате железной дороге. Железная дорога имеет право недобор покрывать за счет перебора и других платежей, причитающихся тому же клиенту.

Выявление переборов и недоборов и расчеты по ним производятся финансовыми отделами (по контролю доходов) управлений дорог назначения. О суммах выявленных переборов посылаются в 15-дневный срок уведомления клиентуре с одновременным перечислением причитающихся сумм с расчетного доходного счета дороги на счет клиента. На суммы выявленных недоборов финансовый отдел составляет перечень и при счете высылает клиенту, который обязан оплатить этот счет в декадный срок. Если переборы и недоборы относятся к одному клиенту, то недоборы покрываются за счет переборов, о чем в перечне, посылаемом клиенту, делается отметка.

2. Коммерческие акты и порядок их составления

При перевозке по железным дорогам грузов актами удостоверяется всякое обстоятельство, которое может служить основанием материальной ответственности железных дорог, грузоотправителя и грузополучателя за порчу, недостачу и утрату перевозимого по железным дорогам груза и за порчу подвижного состава.

Акт должен быть составлен непременно в день обнаружения неисправности на каждую отдельную отправку и подписан начальником станции или заменяющим его лицом, весовщиком, а также грузчиками, присутствовавшими при обнаружении неисправности.

Коммерческие акты на бланках специальной формы (форма 20) составляются в следующих случаях:

Ф о р м а 20

КОММЕРЧЕСКИЙ АКТ №

Станция ж. д.

(в дополнение к акту станции) ж. д.

от 194 г. за №

(о чем)

При акте приложены:

1. Пломбы: а) ж. д.

б) таможи в) отпра-

теля

2. Копия акта

3. Техн. акт

4. Розыскная переписка на листах

5. Вагонный лист

Если приложение отправлено при другом акте,

то указать № акта, время составления и

№ отправления

А. 194 г. м-ца дня проверялся вагон^{цистерна} платформа №

прибывший 194 г. с поездом № в сопровождении

пломбы: с одной стороны ст. ж. д. от контроль

с другой стороны ст. ж. д. от контроль

по наружному осмотру пломбы оказались

Вагон в техническом отношении

от о чем составлен технический акт за №

от Груз взвешен на весах №

Результаты оказались следующие:

накладная № от 194 г. екорости

багажная квитанция № от 194 г. екорости

станция отправления ж. д.

станция назначения ж. д.

отправитель

получатель

Б. По документам значится

Марки	Число мест	Род упаковки	Род груза	В е с		О бъявлен-ная ценность
				отправи-теля	дороги	
1	2	3	4	5	6	7

В. В действительности оказалось:

В том числе поврежденных:

Описание повреждений¹
В поврежденн $\frac{\text{ом}}{\text{ых}}$ мест $\frac{\text{с}}{\text{их}}$ имеется пустота на . . см, в какой могло поме-
ститься
Г. В накладной имелась отметка отправителя

Д. Описание оказавшегося
.
.
.
.
.
.
.
.
.
.

Подписи: Начальник станции Свидетели и их адрес
Старший весовщик
Весовщик
Раздатчик ж. д.
. Грузополучатель

Е. Заключение эксперта
.
.
.
.

Ж. Отметка станции назначения о состоянии груза, прибывшего с актом
путной станции
.
.
.

Начальник станции Старший весовщик
Весовщик

З. В грузовую службу ж. д.
. месяц дня 194... г. Настоящий акт препро-
вождается
№

Начальник станции
(штемпель и подпись)

¹ В графе «Описание повреждений» указать характер повреждения и его происхожде-
ние, т. е. носит ли оно следы свежего происхождения или повреждение старое. Размер
пустоты указать путем обмера в глубину и ширину пустоты и сколько могло поместиться
в этой пустоте товара, например столько-то катушек ниток, пачек папирос и т. д.
При отсутствии повреждения и пустоты писать «не было».

- 1) частичной или полной утраты, повреждения и порчи груза или багажа (включая сюда и весовую недостачу);
- 2) разъединения грузов и багажа от документов;
- 3) неудовлетворительной упаковки груза или багажа или его не-исправного состояния;
- 4) непризнания получателем груза или багажа своим;
- 5) обнаружения несоответствия груза или багажа в натуре с перевозочными документами.

В прочих случаях составляются акты общей формы на простой бумаге или на особых бланках.

Акт общей формы должен содержать следующие обязательные сведения:

- 1) название станции и дороги составления акта;
- 2) дату составления акта;
- 3) должность и фамилии лиц, принимавших участие в составлении акта;
- 4) название станции отправления, назначения и номер отправки;
- 5) описание обстоятельств, вызвавших составление акта.

Порядок заполнения бланков коммерческих актов следующий.

Прежде всего станция должна обозначить номер акта.

Номерация актов ведется в последовательном порядке, начиная с 1 января каждого года с первого номера. Никаких пропусков и повторения номеров не допускается. Этой последовательностью номерации актов достигается точный учет составленных той или иной станцией актов и устраняется возможность умышленного пропуска актов. В графе «Станция ...ж. д.» представляется отчетливо штемпель станции, составляющей акт. При этом, если акт составляется в дополнение к ранее составленному акту, в следующей графе указываются станция, составившая первоначальный акт, время составления этого акта и его номер.

Дальнейшие графы акта разделены на разделы: А, Б, В, Г, Д, Е, Ж и З.

Графы раздела А заполняются в следующем порядке. Сведения о времени прибытия вагона должны точно соответствовать действительным данным, т. е. должны соответствовать календарному штемпелю на дорожной ведомости, если акт составляется на станции назначения, и дню прибытия вагона, если акт составляется на попутной станции.

В отношении пломб в акте должны быть точно обозначены все сведения, имеющиеся в оттисках пломб, а именно: наименование станции, год, месяц и число их наложения и контрольные знаки, причем в следующей строчке — «которые по наружному осмотру оказались» — отмечается об исправности или неисправности пломб. В последнем случае описывается, в чем именно заключалась неисправность. При осмотре пломб необходимо тщательно исследовать состояние, причем всякая неправильность самих пломб или бечевки должна быть отмечена в акте, так как исправным состоянием пломб разрешается вопрос об ответственности той или иной дороги.

В строке «Вагон в техническом отношении» описываются те повреждения вагона, которые были обнаружены, причем описание делается

в самой краткой форме, например «крыша оказалась худая». Подробное описание повреждения вагона делается в техническом акте, номер которого проставляется в следующей графе.

В строке «груз взвешен на... весах № ...» обозначается тип весов, на которых был перевешен груз при составлении акта. Обозначение типа весов (сотенные или вагонные) имеет большое значение при определении недостачи веса, так как при взвешивании на весах разного типа не всегда может быть достигнута точность веса и иногда наблюдаются случаи разницы в весе.

Дальнейшие разделы бланка предназначены для сведений о грузе: в разделе Б — сведения о грузе, указанные в перевозочных документах, в разделе В — сведения о грузе, оказавшиеся в действительности после проверки, в разделе Г — сведения об отметках отправителя в накладной о состоянии груза и тары. Разделы Б, В и Г должны заполняться данными в точном соответствии с наименованием каждой графы, без каких-либо подробных описаний.

Порядок заполнения сведениями раздела Д акта различен и зависит от того, где составляется акт — в пути следования или же на станции назначения.

При составлении акта в пути следования в нем обозначаются лишь данные о количестве утраченного или поврежденного груза, о характере повреждения груза и о внешних признаках неисправности.

Станция же назначения выясняет убытки по недостатке или порче груза, для чего производит или подробную проверку груза (при недостатке) или же денежную оценку причиненных недостатков и порчей груза убытков. Такую оценку не требуется производить при полной утрате груза и при недостатке такого груза, который имеет определенную продажную цену (например, хлебные грузы, соль и т. п.).

При проверке груза станцией назначения и определении убытков от недостачи и повреждения грузов необходимо иметь в виду следующее.

Тарные грузы. При составлении актов на повреждение или недостачу тарных грузов необходимо главным образом обращать внимание на состояние тары, так как состояние тары во многих случаях предрешает вопрос об ответственности дорог за ту или иную неисправность груза. В описаниях состояния тары необходимо соблюдать известную последовательность.

Первоначально должно быть дано описание увязки поврежденных предметов. В случае неисправности увязки следует указать, в чем заключается эта неисправность, например веревки ослаблены, на веревках узлы и пр. При наличии на увязке пломб отправителя необходимо дать точное описание их состояния. Затем следует перейти к описанию самой тары и ее неисправности, например «Кипа рваная, зашита в некоторых местах наружными швами, причем швы отличные от остальных швов» или «В бочке две клепки сломаны».

После описания тары необходимо определить состояние самого груза, для чего тара должна быть вскрыта. По вскрытии тары следует обращать внимание, не имеется ли пустоты внутри упаковки, каков объем этой пустоты и какое количество заключающегося в данном месте, товара могло бы поместиться в свободном пространстве. Затем нужно включить в акт сведения в виде описи об оказавшемся в наличии това-

ре, что имеет важное значение как для определения сорта недостающего товара, так и для сличения этих данных с представленными клиентом доказательствами при составлении акта или же при рассмотрении претензии.

При повреждении груза следует описать внутреннюю упаковку груза, а именно указать, какова была упаковка и достаточна ли она для сохранности груза, например достаточно ли были переложены перевозимые предметы бумагой или стружками и пр. После описания внутренней укупорки необходимо перейти к выяснению количества поврежденного груза, которое определяется разным способом в зависимости от рода груза, а именно:

1) счетом предметов или измерением, например, определяется количество разбитой посуды, количество метров испорченной мануфактуры и пр.;

1) определением веса поврежденного груза.

Нетарные грузы. При составлении актов на недостачу или повреждении нетарных грузов необходимо различать следующие категории грузов: первая — грузы, перевозимые внавалку или насыпью, и вторая — грузы, перевозимые без тары, как, например, машины, автомобили, экипажи и пр.

При недостатке или порче навалочных или сыпных грузов достаточно установить сорт и состояние груза, а также характер повреждения груза, например подмочку, горение зерна и пр. При повреждении же разных предметов, перевозимых без тары, должно быть дано точное описание предметов; например, если перевозился автомобиль, то при составлении акта должны быть указаны фирма и тип автомобиля, а равно описан подробно характер повреждений, а именно, какие части повреждены и в чем заключается повреждение.

Определение размера убытков. Размер убытков определяется различными способами. Одним из способов служит получение данных из предъявляемого получателем счета, если получатель присутствует при составлении акта. В этих случаях необходимо удостовериться, что предъявляемый счет относится к той отправке, на которую составляют акт. Это обстоятельство может быть выяснено путем сличения сделанных на счете указаний о номере отправки, роде укупорки, марок и т. п. с данными, которые действительно оказались при проверке самого груза.

При предъявлении счета необходимо также сопоставить наличие количества предметов с количеством, указанным в счете. При этом в случае обнаружения разницы необходимо в акте отметить, может ли недостающее количество предметов уместиться с наличным грузом в той упаковке, в которой перевозился этот груз.

Стоимость недостающей части груза или же оценка понижения стоимости груза при его повреждении могут быть определены экспертизой, т. е. путем привлечения к оценке груза сведущих лиц, если оценка не может быть произведена указанным выше способом.

При определении размеров убытков необходимо иметь в виду, что должно быть точно и по возможности подробно дано описание перевозимого груза и характера тех повреждений, которые удостоверены актом, так как может явиться необходимость произвести проверку этих

данных при рассмотрении предъявленных клиентом претензий или иска. Эта проверка при отсутствии груза может быть произведена только по данным акта. Кроме того, следует также указать причины повреждения или недостачи груза, если представляется возможным их определить; например, если актом удостоверена течь масла из бочек и эта течь является результатом того, что бочки рассохлись, — это обстоятельство должно быть отмечено в акте. От выяснения причины повреждения груза зависит разрешение вопроса, является ли дорога ответственной перед клиентом за обнаруженные повреждения.

При составлении актов по другим причинам, кроме утраты и повреждения груза, должны быть прежде всего указаны обстоятельства, вызвавшие составление акта; так, например, при исправлении упаковки груза в целях его сохранения следует указать, в чем состояла неисправность упаковки, чем вызвана необходимость исправления, какое именно исправление было произведено и т. д.

Из числа этих случаев необходимо отметить составление актов по поводу различных неисправностей, допущенных отправителями. Наиболее типичными являются акты, составляемые на неправильное указание отправителем наименования груза и на неправильное указание веса груза.

При составлении акта в этих случаях в графе «Описание оказавшегося» необходимо указывать причины, вызвавшие составление акта.

Заключение экспертизы помещается в разделе Е.

Как сказано выше, экспертиза является одним из способов выяснения причиненного ущерба клиенту порчей или повреждением груза, а также причиненного ущерба железной дороге порчей подвижного состава или неверным наименованием перевозимого груза.

Экспертиза, кроме случаев проверки правильности наименования груза, должна производиться, как правило, на станции назначения. Экспертиза по проверке наименования грузов может производиться как на станции отправления, так и на попутных станциях, причем эксперт приглашается лишь в тех случаях, когда для определения рода перевозимого груза требуются специальные познания.

Экспертиза назначается самостоятельно начальником станции, составляющей акт. После же выкупа груза право требовать экспертизу принадлежит также и получателю груза. Определение числа экспертов, а также вызов их производятся только начальником станции. Экспертами могут быть только лица, сведущие в качестве, сорте, роде и цене товаров. Для обеспечения правильного выбора экспертов они должны вызываться начальником станции через посредство государственных учреждений клиента, если экспертиза производилась по его требованию.

В заключении эксперта должны быть указаны:

- а) качество груза до его повреждения;
- б) степень повреждения или порчи груза;
- в) может ли поврежденный груз быть исправлен, сколько стоит исправление повреждения или на сколько процентов понизилась стоимость груза вследствие порчи;
- г) отчего могло произойти повреждение груза, в частности: не является ли оно следствием несоответствия или недостаточности

упаковки груза, не произошло ли повреждение или порча от свойств самого груза, возможна ли замена поврежденных или недостающих частей предметов и во что обойдется такая замена и т. д.

Сумма расходов по экспертизе указывается в акте и относится на счет клиента, если эксперт вызывался по его требованию, и на счет дороги, если эксперт был приглашен по инициативе начальника станции.

Приложения к акту. К коммерческому акту, составленному по поводу утраты, недостачи веса или порчи груза, должны быть приложены вагонный лист и пломбы. Пломбы должны связываться верхними концами бечевы в узел и вкладываться в конверт из плотной бумаги, который пришивается или скрепляется особой металлической скрепой. Необходимость приложения пломб вызывается тем обстоятельством, что ответственность той или иной дороги за удостоверенный актом ущерб в грузе часто определяется состоянием пломб. Прилагаемый к акту вагонный лист служит доказательством, что груз перевозился в данном вагоне и за теми пломбами, которые указаны в вагонном листе.

Кроме вагонного листа и пломб к акту прилагаются копии ранее составленных на данную отправку актов, технического акта при подмочке груза вследствие неисправности вагона, а также другие документы, необходимость приложения которых вызывалась обстоятельствами дела.

Приложенные документы указываются в верхней части правой стороны акта в соответствующей графе.

Отметки в накладной. О каждом составленном акте делается отметка на обороте накладной. Эта отметка имеет двоякое значение: во-первых, для сведения станции назначения о неисправном состоянии данной отправки в тех случаях, когда к накладной почему-либо не был приложен составленный акт, и во-вторых, для сведения получателя о неисправности отправки.

Дополнительные акты. Каждая отправка, прибывшая на станцию назначения с актом о неисправном состоянии груза, должна быть станцией назначения проверена. При этом, если при проверке окажется, что данные о грузе соответствуют тем сведениям, которые удостоверены актом, новый акт о проверке груза не составляется, на первоначальном же акте в разделе Ж начальник станции заверяет своей подписью текст: «Изложенное в этом акте соответствует оказавшемуся при выгрузке». В случае же несоответствия указанных данных станцией назначения составляется новый акт, о котором делается отметка в первоначальном акте. Станция назначения составляет дополнительный акт также в тех случаях, когда требуется определить размер убытка по акту, составленному на попутной станции.

Выдача получателю копии акта. По требованию отправителя или получателя должна быть выдана копия акта.

Досланные грузовые места могут быть выданы грузополучателю лишь после возврата им полученной копии акта о недостатке этих мест и предъявления накладной на основную отправку. Груз выдается под расписку на досылочной дорожной ведомости, а в накладной на основную отправку и в акте делается отметка о выдаче досылки. Необходимо при этом обращать внимание, нет ли на накладной на основную

отправку штампея грузовой службы об удовлетворении претензии за недостачу груза.

Учет и представление актов. На станции должны вестись две книги по учету актов:

- 1) для записи актов, составленных данной станцией;
- 2) для актов, составленных другими станциями на ответственность данной станции.

Кроме того, на станции ведется особая книга регистрации случаев хищений грузов, происшедших на данной станции, и книга для записи обнаруженных бездокументных грузов и груженных вагонов.

Коммерческие акты в подлиннике высылаются станциями в грузовую службу соответствующей дороги, ответственной за неисправность. Копии актов, составленных на ответственность станций своей дороги, посылаются, кроме того, ответственным станциям для расследования. Копии актов на недостачу, повреждение, пропажу грузов и засылки направляются в железнодорожную милицию.

В зависимости от содержания подлинные акты направляются следующим дорогам:

- 1) об обнаружении в исправном вагоне и за исправными пломбами бездокументных мест, недостаки отдельных мест или всей отправки, повреждения, порчи или хищения груза — дороге, наложившей на вагон пломбы;

- 2) о недостатке веса, повреждении и порче груза, об обнаружении бездокументных мест при прибытии в пункт перехода с соседней дороги в вагоне без пломб и на открытом подвижном составе — дороге, сдающей вагон;

- 3) о порче груза вследствие погрузки его в неисправный вагон (неисправность крыш, щели в стенах, неплотно закрывающиеся люки) или вследствие погрузки в неочищенный вагон или в вагон с зловонным запахом, а также об утечке жидкостей из цистерн вследствие их неисправности — дороге, производившей погрузку груза;

- 4) о порче и повреждении груза вследствие приема по одной накладной грузов, запрещенных к совместной перевозке, об обнаруженной на станции назначения недостатке веса груза в исправном вагоне при исправных пломбах — дороге отправления;

- 5) о порче груза вследствие просрочки в доставке — дороге, виновной в просрочке; об утрате и повреждении мест багажа или груза и обнаружении бездокументных мест при приеме от раздатчика — дороге, на которой работает раздатчик;

- 6) о проверке груза и экспертизе в дополнение к ранее составленным актам — дорогам, которым были посланы первоначальные акты;

- 7) все без исключения акты на ответственность заграничных дорог, а также все акты, по которым затруднительно определить ответственную станцию и дорогу, — в грузовую службу своей дороги;

- 8) о взыскании штрафа за неправильное указание отправителем в накладной сведений, вызывающих уменьшение провозной платы (неправильное наименование груза, преуменьшенный вес), — в контроль доходов дороги назначения.

Акты общей формы (не на бланках коммерческих актов) направляются следующим порядком:

1) о задержке выдачи выгруженного или поданного для выгрузки груза — при отчете выдачи грузов;

2) об отказе дороги принять груз с объявленной ценностью в сумме, указанной отправителем, — хранится при делах станции, а копия прилагается к перевозочным документам;

3) об отказе в приеме груза к перевозке вследствие неисправности тары или повреждения и порчи самого груза — хранится при делах станции;

4) о подаче дорогой под погрузку средствами отправителя неочищенных вагонов — в контроль доходов своей дороги;

5) о несвоевременной подаче вагонов под погрузку и выгрузку средствами клиентуры — в контроль доходов своей дороги;

6) об обнаружении насекомых-вредителей в хлебных грузах — начальнику грузовой службы своей дороги;

7) об утрате отправительских документов, приложенных к накладной, — прилагается к накладной;

8) о недостатке приспособлений или повреждений вагонов, следовавших при проводнике отправителя, — при отчете выдачи грузов;

9) о простое вагонов на станционных путях вследствие несвоевременной выгрузки на ветвях и погрузочных пунктах клиентуры — в контроль доходов своей дороги при ведомости подачи и уборки вагонов;

10) об обнаружении неочистки вагонов или недослива цистерн получателем — при отчете разных сборов;

11) о повреждении вагонов при погрузке и выгрузке средствами клиентуры, а также на подъездных путях — в контроль доходов своей дороги;

12) в остальных случаях — в зависимости от содержания акта. В первых пяти случаях акты составляются по требованию клиента.

3. Розыск грузов

Меры к розыску грузов должны приниматься в следующих случаях:

1) при наличии на станции мест груза без перевозочных документов;

2) при наличии перевозочных документов без груза;

3) при утрате части мест груза, указанных в накладной;

4) при заявлении получателей груза о неприбытии в их адрес груза, если такие заявления подтверждены предъявлением квитанций в приеме груза к перевозке и если срок доставки груза уже истек.

Розыск производится следующими способами:

1) путем переговоров по телефону или подачей телефонограммы;

2) путем письменного запроса, если этим способом можно добиться окончания розыска в течение 24 час.;

3) путем подачи телеграмм.

Перед началом розыска каждая станция должна убедиться по имеющимся у нее данным, нет ли на своей станции сведений о разыскиваемом грузе, и только тогда начинать розыск, когда таких сведений на станции не окажется.

Данными для определения, какой именно станции должна быть адресована телеграмма о розыске, служат:

- 1) пломбы на вагоне, указывающие станцию погрузки или сортировки груза в вагоне;
- 2) натурный листок, из которого видна станция прицепки вагона к поезду или отцепки;
- 3) вагонный лист на сборные грузы, из которого видны станция погрузки и станция выгрузки;
- 4) наклейки и марки на грузовых местах;
- 5) документы, при которых прибыла в вагоне часть груза;
- 6) показания кондукторских бригад или раздатчиков сборных вагонов.

Каждый случай розыска грузов регистрируется по особой книге. Подписной номер розыскной телеграммы должен соответствовать порядковому номеру книги регистрации розыска.

Ответные телеграммы на запросы о розыске, как общее правило, должны быть адресованы станции назначения и станции, обнаружившей бездокументное или замененное место или же документы без груза. Подписным номером ответной телеграммы является порядковый номер, под которым зарегистрирована запросная телеграмма.

При обнаружении бездокументных грузовых мест с марками отправителя (станция отправления, станция назначения и наименование получателя) или бездокументных вагонов с копией вагонного листа или маркировкой отправителя внутри вагона станция должна после составления акта немедленно направить груз при дорожной ведомости на имя начальника станции назначения, указанной в марке отправителя. Кроме того, станция, обнаружившая бездокументный груз, должна послать станции отправления, указанной в марке отправителя, телеграмму с предложением подтвердить выдачу груза получателю, указанному в марке отправителя.

Копия составленного на бездокументный груз акта должна быть немедленно направлена на станцию, за пломбами которой было обнаружено в вагоне бездокументное место, для производства расследования и установления виновных.

4. Претензии и иски к железным дорогам по перевозкам

«Право на предъявление к железной дороге претензий и исков имеют:

а) в случае полной утраты груза: отправитель или получатель груза — при условии представления квитанции; получатель — при условии представления справки об оплате стоимости груза и справки железной дороги об отправке груза;

б) в случае частичной утраты или повреждения груза, просрочки в доставке или задержки в выдаче груза — получатель при условии представления накладной или, при оплате перевозки в порядке централизованного расчета, копии накладной;

в) в случае утраты или повреждения багажа: при полной утрате багажа — предъявитель багажной квитанции, во всех остальных случаях — предъявитель акта о частичной утрате или повреждении багажа;

г) в случае перебора — отправитель или получатель, в зависимости от того, кто представит накладную, а при оплате перевозки в порядке централизованного расчета — организация, оплатившая перевозку; д) в случае выдачи груза без оплаты наложенного платежа — отправитель» (Устав железных дорог, ст. 92).

За выдачу справок об отправлении грузов взимается сбор в размере 1 руб.

«Заявления о претензиях, вытекающих из перевозки грузов, пассажиров и багажа, адресуются в управление дороги назначения» (Устав железных дорог, ст. 95)

В управлении дороги претензии о возмещении за полную или частичную утрату груза, а также порчу и повреждение рассматриваются в грузовой службе, а все прочие претензии — в контроле доходов.

В заявлении о претензии указываются содержание и сумма требования. К заявлению прилагаются документы, подтверждающие претензию.

«Стоимость груза, подлежащая возмещению, удостоверяется акцептованным платежным требованием. При отсутствии этого требования, а также в том случае, когда платежное требование акцептовано по цене без налога с оборота, стоимость груза, подлежащая возмещению, определяется, исходя из отпускной цены промышленности или заготовительной организации с добавлением к этой цене:

а) стоимости тары по преysкурантным ценам, если эта стоимость не входит в отпускную цену товара;

б) суммы дополнительных расходов грузоотправителя по доставке груза до станции отправления или до станции назначений в тех случаях, когда эти расходы не входят в отпускную цену, или 10% стоимости груза, если указанные расходы не могут быть подтверждены документами» (из ст. 70 Устава железных дорог в редакции, утвержденной СНК СССР 7 января 1938 г.).

Так, например, расчет с органами Главнефти за нефтегрузы, утерянные по пути на базы Главнефти, должен производиться по цене, указанной в счетах, по которым грузы отправлялись, т. е. без налога с оборота, а за грузы, утерянные при перевозке с базы Главнефти покупателям, — по цене с налогом с оборота.

Действующими банковскими правилами предусмотрена выдача клиентам для представления при претензиях к железным дорогам справок об акцепте только на грузы, которые фактически еще не оплачены. По счетам уже оплаченным учреждения Госбанка специальных справок не выдают, так как в этих случаях у клиента имеются на руках выписка из его расчетного счета и копия мемориального ордера. Поэтому в удостоверение оплаты стоимости утраченных грузов клиентами могут представляться при заявлении претензии или справки банка об акцепте платежных требований, или подписанные учреждениями Госбанка выписки из расчетных счетов претендентов, или, наконец, копии мемориальных ордеров, выписываемых банком при оплате платежных требований. При этом к представляемому при претензиях выпискам из расчетных счетов или копиям мемориальных ордеров обязательно должны быть приложены копии счетов-фактур.

Стоимость грузов, принадлежащих отдельным гражданам, определяется по продажным розничным ценам государственных и кооперативных организаций в том месте и в то время, где и когда груз подлежал выдаче. Стоимость импортных грузов определяется по их цене, установленной для реализации соответствующих импортных товаров в пределах СССР. Стоимость экспортных грузов определяется по их отпускной цене, устанавливаемой на основании соответствующих справок Народного комиссариата внешней торговли или его местных органов. При невозможности определить действительную стоимость груза указанными способами стоимость устанавливается экспертизой.

При полной или частичной утрате груза внесенные железной дороге платежи за перевозку возвращаются соразмерно утраченной части груза. В тех случаях, когда возмещаемая стоимость груза определена по ценам места назначения или по ценам, установленным для реализации груза, внесенная провозная плата не возвращается.

Если получатель груза не уплатил наложенного платежа, то из причитающегося ему вознаграждения за утрату груза удерживается сумма наложенного платежа, которая уплачивается отправителю. (см. ст. 69 Устава железных дорог). Если грузополучатель понес убытки от просрочки в доставке груза, то вместо установленного за просрочку штрафа железная дорога уплачивает по его требованию вознаграждение в размере доказанных убытков. Однако это вознаграждение не может превышать сумму провозной платы. Грузополучатель лишается права на получение штрафа или вознаграждения за убытки в результате просрочки в доставке груза, если он не вывезет прибывшего с просрочкой груза в течение трех суток после объявления или отправки уведомления дорогой о прибытии груза. Лишение права взыскания штрафа за просрочку не применяется, если уведомление о прибытии груза не послано по вине железной дороги (см. ст. 72 Устава железных дорог).

Претензии к железным дорогам могут быть заявлены в течение шестимесячного срока, за исключением претензий, вытекающих из смешанных железнодорожно-водных и железнодорожно-водно-воздушных перевозок, которые могут быть предъявлены в течение года.

В течение этих же сроков могут быть предъявлены требования железных дорог к грузоотправителям, грузополучателям и пассажирам об уплате штрафов и о возмещении убытков.

Указанные сроки исчисляются:

- 1) по вознаграждению за повреждение или частичную утрату груза или багажа — со дня выдачи груза или багажа;
- 2) по вознаграждению за полную утрату груза — со дня истечения 30 суток после окончания срока доставки;
- 3) по вознаграждению за полную утрату багажа — со дня истечения 10 суток после того дня, в который багаж должен был прибыть на станцию назначения;
- 4) по переборам и недоборам: за отправки, оплаченные в порядке централизованного расчета, — со дня получения от железной дороги расчета по перевозке и накладной, а в остальных случаях — со дня выдачи груза;
- 5) по просрочке в доставке груза — со дня прибытия груза;

6) по взысканию штрафа за нарушение перевозочных планов — по окончании пятидневного срока, установленного для уплаты штрафных сумм;

7) по взысканию штрафов за нарушение установленных правил во время перевозки груза (с момента предъявления груза к перевозке до его выдачи на станции назначения) — со дня выдачи груза;

8) во всех остальных случаях — со дня наступления события, послужившего основанием для предъявления претензии.

Если претензия отклонена или оставлена без ответа, заявителю предоставляется на предъявление иска два месяца со дня получения ответа железной дороги или со дня истечения срока, установленного для ответа железной дороги (см. ст. 96 Устава железных дорог).

«Железная дорога обязана рассмотреть заявленную претензию и уведомить заявителя об ее удовлетворении или отклонении в следующие сроки со дня получения претензии:

а) в течение двух месяцев — по всяким претензиям, возникшим из перевозок местного сообщения;

б) в течение трех месяцев — по всяким претензиям, возникшим из перевозок прямого сообщения;

в) в течение шести месяцев — по всяким претензиям, возникшим из перевозок прямого смешанного железнодорожно-водного сообщения;

г) в течение 45 дней — по претензиям о переборах провозных платежей.

В случае полного или частичного отклонения претензии дорога обязана в своем уведомлении указать причины отклонения претензии и возвратить приложенные к заявлению документы» (Устав железных дорог, ст. 97).

В случае невозвращения этих документов железная дорога уплачивает заявителю штраф в размере 25 руб.

На признанную сумму претензии или присужденную сумму иска железная дорога уплачивает проценты из расчета 6% годовых. Иск к железной дороге может быть предъявлен только в случае полного или частичного отказа железной дороги удовлетворить претензию или же в случае неполучения от железной дороги ответа в течение установленного срока:

Претензии о возврате переборов провозной платы, а также об уплате премий за маршрутизацию, укрупнение отправок и досрочное освобождение подвижного состава не подлежат судебному рассмотрению и разрешаются управлением железной дороги.

По претензиям о переборах и премиях на сумму до 300 руб. решение начальника железной дороги является окончательным и не может быть обжаловано. По претензиям о переборах и премиях на сумму более 300 руб. решение начальника железной дороги может быть обжаловано народному комиссару путей сообщения. На решение последнего могут быть переданы также все претензии о переборах и премиях независимо от суммы, по которым железная дорога не дала ответа заявителю в установленный срок (см. ст. 99 Устава железных дорог).

По всем спорам, вытекающим из Устава железных дорог, иски предъявляются исключительно в судебные учреждения по месту нахо-

ждения управления дороги назначения. Однако по соглашению председателя Верховного суда СССР с народным комиссаром путей сообщения может быть установлена подсудность исков, предъявляемых к железным дорогам, не только суду по месту нахождения управления дороги назначения, но и другим судам. Перечень таких судов публикуется для всеобщего сведения в Сборнике правил перевозок и тарифов железнодорожного транспорта Союза ССР.

Споры, вытекающие из договоров, заключаемых железными дорогами с владельцами железнодорожных путей необщего пользования, разрешаются Госарбитражем при СНК СССР (см. ст. 100 Устава железных дорог).

ГЛАВА XII

УЧЕТ И ОТЧЕТНОСТЬ ПО ПЕРЕВОЗКАМ И СБОРАМ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

1. Общие основания учета

Учет перевозок и сборов железных дорог имеет своей целью:

- 1) получить учетный материал для анализа выполненных перевозок;
- 2) установить полноту и своевременность поступления всех причитающихся в пользу железных дорог платежей и сборов и
- 3) определить сумму доходных поступлений.

Материалом для выполнения этих задач являются перевозочные и кассовые документы и отчетность.

Учет доходов и сборов возложен на финансовые отделы (контроль доходов) железных дорог. Статистический учет перевозок выполняется особыми фабриками механизированного учета.

Принципы, на основе которых построена система учета и отчетности по перевозкам и сборам, вытекают из следующих основных задач:

- 1) учесть своевременность и полноту поступления в кассы дорог тех сумм, какие взысканы с клиентуры за перевозочные и другие операции транспорта (кассовый учет);
- 2) проверить правильность взыскания сборов согласно существующим тарифам, соглашениям и т. п. (контроль по существу);
- 3) убедиться, что все совершенные на местах перевозочные и кассовые операции поступили на учет полностью (гарантия полноты учета всех операций);
- 4) учесть все причитающиеся и поступившие суммы, распределить их по источникам и определить суммы доходных поступлений (бухгалтерский учет).

Сборы, взыскиваемые дорогами за транспортные и связанные с ними дополнительные операции, весьма разнообразны и многочисленны; равным образом многочисленны и кассы, через которые поступают деньги.

Вся масса поступающих сборов подразделяется на четыре группы в зависимости от рода транспортных операций:

- 1) за проезд пассажиров;
- 2) за перевозку багажа;

- 3) за перевозку грузов и
- 4) прочие сборы.

Для достижения гарантии полноты учета всех операций установлено как основной принцип, что ни одна операция, связанная с поступлением платежей и подлежащая учету, не может быть выполнена без израсходования так называемого бланка строгой отчетности.

Бланки строгой отчетности характеризуются следующими основными признаками:

- 1) имеют стандартную, общую для всей сети форму;
- 2) имеют готовую печатную нумерацию и
- 3) подвергаются поштучному учету по номерам с момента выхода из типографии до израсходования.

Нередко бланками строгой отчетности называют вообще всякие заранее пронумерованные бланки. Это неверно. Существенное отличие бланков строгой отчетности заключается именно в том, что им ведется в управлениях дорог строго последовательный поштучный учет по номерам на основании отчетных данных. Бланки же вообще пронумерованные, но не связанные с необходимостью представления отчетности об их израсходовании по номерам, могут быть подвергнуты учету и наблюдению за последовательностью их расхода лишь на месте.

В зависимости от распределения сборов на четыре группы установлены четыре основные категории бланков строгой отчетности:

- 1) пассажирские билеты;
- 2) багажные квитанции;
- 3) дорожные ведомости на перевозку грузов с квитанциями и
- 4) квитанции разных сборов, которые охватывают собой те суммы, которые не вошли в три первые категории бланков.

Бланки строгой отчетности изготавливаются по формам, утвержденным НКПС, и печатаются типографиями Трансжелдориздата. Формы билетов и бланков типографии получают от НКПС, без разрешения которого никакие изменения не допускаются.

Заказ бланков строгой отчетности, хранение их, рассылка по станциям и учет расхода производятся контролем доходов.

Общий порядок учета сборов на основе бланков строгой отчетности представляется в следующем виде.

Учет прихода и расхода бланков строгой отчетности на специальном складе ведется по книгам, аналогичным сортовым книгам, принятым вообще на всякого рода складах (форма 21).

По этим книгам регистрируется как поступление бланков из типографии по исполненным заказам, так и высылка их на станции.

Форма 21

НАЗВАНИЕ БЛАНКА

Поступило					Выслано					
Время поступления	№ типограф- ских накладных	с №	по №	количество	на станции	время высыл- ки	№ предпро- вод. ведомо- стей	с №	по №	количество

При высылке на станции бланков строгой отчетности они записываются в особые книги учета (форма 22), в которых для записей отводятся отдельные страницы для каждой станции и для каждого рода бланков; в этих же книгах на основании станционных отчетов регистрируется последовательный расход бланков.

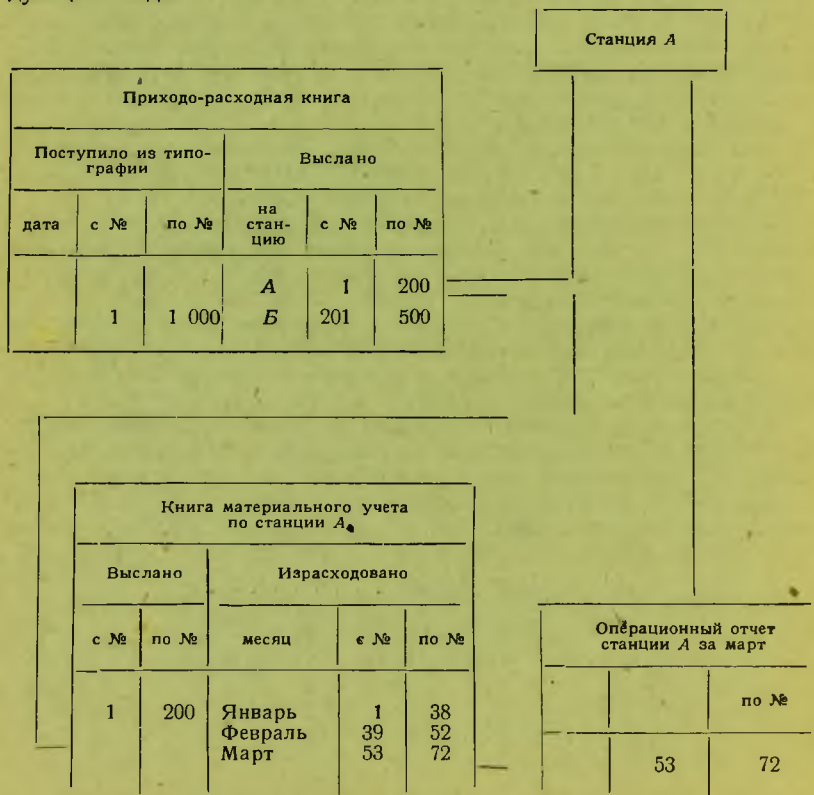
Ф о р м а 22

Станция Бланк

Выслано на станцию				Израсходовано станцией			
время высылки	с №	по №	количе- ство	отчетный м-ц	с №	по №	количе- ство

Такого рода штучный учет выполненных операций по номерации бланков строгой отчетности носит название **м а т е р и а л ь н о г о** **у ч е т а** в отличие от кассового и бухгалтерского учета.

Схему материального учета операций можно представить в следующем виде:



2. Снабжение станций отчетными бланками, бланками строгой отчетности и билетами

Разного рода книги и отчетные бланки (не относящиеся к разряду строгой отчетности) станции получают установленным на дороге порядком из главного бланкового склада, находящегося в ведении отдела статистического учета (НЧ).

Снабжение же станций билетами и бланками строгой отчетности производится контролем доходов.

К числу бланков строгой отчетности относятся:

- 1) билеты и плакарты всех форм;
- 2) багажные квитанции (формы ЛУ № 12);
- 3) дорожные ведомости всех сообщений (формы ГУ № 29, 30, 31);
- 4) квитанции на перевозку молока (формы ЛУ № 15);
- 5) квитанции разного сбора (формы ГУ № 57 и 57а);
- 6) квитанции на взыскание штрафа с пассажиров (формы ЛУ № 9);
- 7) квитанции на взыскание арендной платы (формы ГУ № 56);
- 8) ярлыки на платформенный багаж (формы ЛУ № 14).

Кроме того, контроль доходов снабжает станции бланками накладных (формы ГУ № 27 и 28), ярлыками на выпуск грузов (формы ГУ № 43), пересылочными ведомостями (формы ГУ № 33) и бланками прямых международных сообщений: а) багажными квитанциями, б) товаро-багажными квитанциями, в) накладными, г) дубликатами накладных, д) корешками дубликатов, е) дорожными ведомостями и ж) франкатурными записями.

Все эти бланки высылаются по требованиям станций.

Бланк требования состоит из трех частей: требования, накладной и корешка; все три части заполняются одновременно под копирку. Правая часть требования по графам «Выслано финансовым отделом» станцией не заполняется. Требование вместе с накладной высылается в контроль доходов.

Номерация требований ведется в строго последовательном порядке, начиная с 1 января.

В зависимости от местных условий и объема операций с разрешения ревизора контроля доходов станции могут вести две книги требований: одну — на билеты и другую — на бланки.

Станции обязаны заботиться о том, чтобы не было недостатка в билетах и бланках. Поэтому, когда четырехмесячный запас понизится до двухмесячной потребности, станции посылают требование на необходимые формы билетов и бланков.

На станциях с особо крупными операциями с разрешения управления дороги нормальный запас билетов и бланков может быть установлен в размере двухмесячной потребности или менее. Чрезмерно преувеличенные запасы билетов и бланков воспрещаются.

3. Отчетность билетной кассы

Все поступившие из контроля доходов билеты и бланки строгой отчетности немедленно после проверки заносятся в Книгу прихода.

В этой книге для каждой позиции единичных билетов, для каждой формы бланковых и другого рода билетов (месячных, сезонных, годо-

вых, катушечных, перронных и др.), а также бланков строгой отчетности отводятся отдельные страницы.

Ввиду того что билеты и бланки строгой отчетности являются документами, связанными с денежными поступлениями, необходимо принимать меры к особо тщательному их хранению в запертых помещениях. В нерабочее время бланки строгой отчетности текущего расхода должны храниться в запертых шкафах или денежных сундуках.

Все проданные билеты записываются в книгу продажи билетов.

За отчетный период (сутки или месяц) станция представляет в контроль доходов отчет о продаже билетов. К отчету прилагаются отрезки (талоны) всех бланковых билетов и плацкарт, а также все документы, оправдывающие выдачу билетов за пониженную плату, а именно: отрезки единичных билетов детских, воинские требования, льготные удостоверения и т. п., а также испорченные билеты.

При этом на станциях с полумесечной отчетностью испорченные билеты должны немедленно после отхода поезда сдаваться начальнику станции, у которого они и хранятся до представления при отчете.

По книге и отчету о продаже билетов проводятся также суммы, полученные станцией от главного кондуктора за проданные в поезде катушечные (ленточные) билеты, если такие билеты были выданы данной станцией; к отчету прилагается учетный лист главного кондуктора.

В билетной кассе должны быть следующие книги и отчетность:

- 1) книга продажи билетов;
- 2) копии представленных в контроль доходов отчетов о продаже билетов;
- 3) книга требований о высылке билетов с подклеенными к соответствующим корешкам накладными на высланные билеты;
- 4) книга наличия и запаса пассажирских билетов;
- 5) книга квитанций разного сбора.

4. Багажная отчетность

Прием к перевозке багажа оформляется багажной квитанцией, состоящей из трех частей, заполняемых одновременно под копирку:

- 1) багажной квитанции, выдаваемой пассажиру;
- 2) дорожной багажной ведомости, сопровождающей багаж в пути до станции назначения;
- 3) корешка багажной квитанции, остающегося на станции, а затем представляемого в контроль доходов.

За отчетный период (сутки или месяц) суммы, взысканные по багажным квитанциям, подсчитываются; на последнем корешке багажной квитанции указывается итог, который заверяется подписями кассира и начальника станции.

Багажные дорожные ведомости, полученные станцией от раздатчика при сдаточном списке, должны быть записаны по Книге прибытия и выдачи багажа, причём на обороте дорожных ведомостей накладывается календарный штемпель с датой прибытия багажа.

Выдача багажа производится по предъявлении багажной квитанции, которая от пассажира отбирается и подклеивается к дорожной ведомости.

На обороте квитанции накладывается календарный штемпель с датой выдачи багажа.

Грузы пассажирской скорости, перевозка которых совершается только по именным багажным квитанциям, выдаются без предъявления квитанции, но при условии представления доверенности от учреждения-адресата или документов, удостоверяющих личность получателя, если груз адресован на имя отдельного гражданина.

О выдаче багажа и груза пассажирской скорости делаются отметки в Книге прибытия и выдачи багажа.

Документы на выданный багаж — багажная квитанция и дорожные ведомости — за отчетный период сшиваются в пачку и высылаются в контроль доходов. При этом документы, по которым была взыскана плата за хранение, выделяются и прилагаются к соответствующему талону квитанции разных сборов.

Перевозки молока и молочных продуктов производятся по специальным молочным квитанциям, состоящим из четырех частей:

1) квитанции, выдаваемой отправителю по уплате им сборов за перевозку;

2) дорожной ведомости, сопровождающей груз до станции назначения;

3) дубликата квитанции, пересылаемого вместе с дорожной ведомостью и вручаемого получателю при выдаче груза;

4) корешка квитанции, служащего документом для отчета наравне с корешками багажных квитанций.

5. Грузовая отчетность

Отправление грузов. Документом для учета всех грузовых перевозок служит дорожная ведомость как бланк строгой отчетности.

За перевозку грузов, как правило, плата взыскивается вперед при отправлении, но окончательный расчет за перевозку производится при выдаче груза с учетом тех дополнительных платежей и сборов, которые возникли после отправления груза.

При этих условиях возникает необходимость составления двойного рода отчетности: на суммы, уплаченные при отправлении, и на суммы, взысканные при выдаче.

На основании корешков дорожных ведомостей станции составляют отчет о грузах, принятых к отправлению, и затем представляют его за отчетный период в контроль доходов.

За каждые сутки подводится итог сумм, взысканных при отправлении грузов, который указывается на обороте последнего корешка дорожной ведомости и заверяется подписью товарного кассира. Под расписку на этом корешке вырученная сумма сдается ежедневно начальнику станции (или его заместителю по грузовой работе или кассиру-сборщику).

Выдача грузов. Выданные грузы записываются в книгу выдачи, которая составляется под копирку в двух экземплярах, один из которых представляет собой отчет выдачи грузов. В книге и отчете

выдачи по каждой отправке указываются сведения о расчете за перевозку, а именно:

- 1) сумма, взысканная при отправлении,
- 2) сумма, взысканная при выдаче, и
- 3) общий итог сборов по накладной.

Записи в книгу выдачи производятся под порядковым номером, начинающимся с 1 января, причем по каждой отправке указывается тот порядковый номер по книге прибытия, под которым данная отправка зарегистрирована по прибытии.

При отчете выдачи грузов представляются дорожные ведомости и все относящиеся к ним документы. В конце отчета (или на лицевой стороне) должны быть перечислены представляемые при отчете документы.

О документах, относящихся к каждой отправке (актах, распоряжениях, свидетельствах и т. п.), делается отметка в дорожной ведомости.

По отправкам, выданным в порядке централизованных расчетов, вместе с дорожными ведомостями к отчету выдачи прилагаются также и подлинные накладные; получателю же грузов вместо накладной должна выдаваться выписка из накладной или копия ее.

Сдача выручки начальнику станции (или его заместителю по грузовой работе) или кассиру-сборщику (где он имеется) производится под расписку в книге выдачи. При этом следует указать, на какую сумму сдаются чеки.

Отчеты выдачи представляются в контроль доходов за установленный период — за сутки или месяц, однако записи в книгу выдачи должны производиться ежедневно с подведением итогов за каждые сутки.

6. Разные сборы

Все те суммы и сборы, которые не могут быть включены в перевозочные документы (накладную и дорожную ведомость), взыскиваются и учитываются при посредстве особого бланка строгой отчетности — «квитанции разных сборов», которая состоит из трех частей:

- 1) квитанции, выдаваемой плательщику,
- 2) талона квитанции, представляемого при отчетности, и
- 3) корешка квитанции, остающегося на станции.

Сборы, поступающие по этим квитанциям, чрезвычайно разнообразны. Наиболее часто встречаются следующие сборы:

- 1) штрафы и приплаты с пассажиров;
- 2) сборы за хранение багажа по прибытии;
- 3) сборы за хранение грузов и простой вагонов после выкупа;
- 4) всякого рода платежи по аренде, в том числе за аренду земельных участков;

5) разные штрафы по грузовым перевозкам.

Все три экземпляра квитанции пишутся одновременно под копирку. В квитанции должно быть указано:

- 1) от кого поступили деньги;
- 2) за что именно и на основании какого документа взыскивается указанная в квитанции сумма;
- 3) прописью и цифрами сумма платежа;

4) время поступления;

5) подпись агента станции, получившего деньги.

В верхней части всех трех экземпляров квитанции должен быть поставлен отчетливый штемпель с обозначением названия станции. Этот штемпель должен накладываться заблаговременно на всех листак книжки квитанций.

Для некоторых категорий сборов квитанции печатаются с готовым текстом, который при выдаче квитанций необходимо дополнить недостающими сведениями. Так, например, управления дорог изготовляют иногда квитанции с текстом для взыскания сборов за хранение багажа, грузов, простой вагонов и т. п.

Необходимо обращать внимание на точность и ясность изложения содержания квитанции и полноту всех данных для расчета взысканной суммы.

При взыскании платы за хранение грузов после выкупа в квитанции нужно указать станцию отправления, номер накладной, вес груза, время выгрузки средствами дороги или подачи вагона под выгрузку средствами получателя. При взыскании сбора за простой вагона в квитанции должны быть указаны станция отправления, номер накладной, номер вагона и род его, число, часы и минуты подачи вагона под выгрузку и время окончания последней.

Для взыскания платы за аренду земельных участков квитанции печатаются с готовым текстом, который дополняется от руки необходимыми цифрами и данными. На обороте талона квитанции от арендатора отбирается подписка с обязательством выполнения им соответствующих правил, касающихся аренды земель.

На взыскание платы по разного рода договорам аренды выдаются общие квитанции разных сборов с точным указанием, за какой срок и какой именно договорный платеж взыскивается.

Учет всех арендных статей и наблюдение за своевременным поступлением платежей производятся по специальной книге, в которой перечисляются наименования всех причитающихся по договору платежей, и затем отмечается время поступления каждого из них. Ведение этой книги лежит на обязанности начальника станции, но может быть поручено и другим агентам, например товарному кассиру.

По каждой книжке квитанций разных сборов за сутки должен быть подсчитан итог, который указывается на обороте последнего корешка и заверяется подписью кассира. Как правило, расходоваться должна только одна книжка квитанций разных сборов. Одновременное расходование в одной кассе двух книжек допускается только с разрешения местного ревизора контроля доходов.

Все суммы, взысканные всеми кассами по квитанциям разных сборов, включаются в «Отчет разных сборов», в котором указываются номера израсходованных квитанций. При этом отчете в контроль доходов представляются талоны квитанций разных сборов. Корешки квитанций остаются на станции.

7. Кассовая отчетность

Все суточные сборы станции и произведенные из выручки расходы записываются в кассовую книгу.

Ведение кассовой книги, как правило, возлагается на заместителя начальника станции по грузовой работе, а если такой должности не установлено, то книга ведется лично начальником станции. Однако на практике на некоторых станциях по соглашению с местным ревизором контроля доходов ведение кассовой книги поручается одному из кассиров (большей частью товарному) под личным наблюдением и ответственностью начальника станции.

Запись в кассовую книгу производится ежедневно и не позднее следующего дня.

Все суммы по приходу записываются на основании итогов, показанных в соответствующих операционных книгах и отчетах, а именно: по продаже билетов, отправлению багажа, отправлению грузов, выдаче грузов и разным сборам.

Если станция ведет месячную отчетность, то основанием для записи приходных сумм служат операционные книги, по которым выручка сдается начальнику станции или кассиру-сборщику. Точное соответствие сумм, указанных по операционным книгам и проведенных по приходу кассовой книги, удостоверяется подписью начальника станции в операционных книгах.

При ежедневной отчетности документами для записи на приход служат суточные операционные отчеты.

Кроме сумм, поступающих по операциям, по приходу кассовой книги проводятся также суммы, полученные станцией из филиалов Государственного банка по распоряжениям управления дороги на разные уплаты.

Все приходные суммы подсчитываются, и выводится итог поступлений за сутки. Затем показывается остаток от предыдущего дня, и выводится общий итог прихода.

Расходы, произведенные из выручки, проводятся по кассовой книге по двум разделам: А — наличные деньги, чеки и расходные документы, представляемые с выручкой в филиал Государственного банка взамен наличных, и Б — по документам, представляемым в контроль доходов на расходы, произведенные за счет сборов дороги.

По разделу Б проводятся выплаченные по приказам контроля доходов суммы: переборы, перевыручка от продажи грузов, перевзнос, штрафы по перевозкам, премии грузовладельцам и пр.

Записи по расходной части производятся в таком порядке:

- 1) записываются расходы по разделу Б и подводится итог;
- 2) записываются расходы по разделу А по документам;
- 3) записывается общая сумма чеками;
- 4) записывается сумма, остающаяся на следующие сутки;
- 5) суммы, указанные в пп. 1, 2, 3 и 4, подсчитываются и вычитаются из общего итога (с остатком от предыдущих суток), показанного по приходу;

6) полученная разность будет выражать сумму наличных, подлежащих высылке в филиал Государственного банка.

Необходимо обратить внимание, что все записи по приходу и расходу должны балансироваться, иначе говоря, общая сумма прихода с остатком от предыдущего дня должна равняться общей сумме расхода с остатком на следующий день.

Для наглядности можно привести следующий схематический пример проведения сумм по приходу и расходу и получения баланса:

Приход	
Поступило:	
По продаже билетов . . .	3 550
» отправлению багажа . .	1 230
» отправлению грузов . .	52 500
» выдаче багажа	26 100
» разным сборам	6 740
Получено из филиала Госбанка на уплату	53 000
Итого . . .	143 120
Осталось от предыдущего дня	
полученного аванса	10 000
Всего (баланс) . .	153 120

Расход	
А. Выслано в филиал Госбанка:	
наличными	86 020
чеками	42 000
Итого . . .	128 020
Б. Израсходовано по документам, представленным в контроль доходов:	
оплаченных приказов по претензиям за недостатку	11 000
По приказам на выплату переборов	7 200
Выплачено штрафов по перевозкам	900
Итого . . .	19 100
Осталось в кассе на следующее число полученного аванса	
	6 000
Всего (баланс) . .	153 120

При внесении записей в кассовую книгу необходимо иметь в виду следующее:

1) записи производятся обязательно чернилами; подчистки и исправления не допускаются; в случае ошибки неверно записанная цифра не переправляется, а перечеркивается и сверху пишется верная сумма; о таком исправлении должна быть сделана на полях за подписью лица, ведущего книгу, оговорка примерно в такой форме: «Зачеркнутое 37 р. 20 к. не читать, надписанному 27 р. 20 к. верить»;

2) суммы, поступившие в кассу чеками, по приходу кассовой книги особо не выделяются, а показываются в общей сумме наличными;

3) если в кассе станции имеется постоянная сумма разменного фонда, то она в сумму остатка не включается, а показывается особо (за балансом);

4) все суммы, проведенные по расходу, должны оправдываться соответствующими расходными документами; на каждом документе должна быть расписка получившего деньги с указанием суммы прописью, время уплаты, штампель станции и подпись агента, производившего уплату.

На основании записей, сделанных в кассовой книге, составляется кассовый отчет, в который и переносятся все суммы из кассовой книги. Если станция ведет месячную отчетность, то после записи за последнее число подсчитываются итоги по всем графам кассовой книги, кроме граф «Оставалось» и «Оставлено», и проверяются посредством баланса,

а именно: месячный итог прихода по графе «Всего поступлений за отчетное число» плюс сумма, показанная за 1-е число по графе «Оставалось от предыдущего дня», должны быть равны месячному итогу расхода по графе «За отчетное число» плюс сумма, показанная за последнее число по графе «Оставлено для уплат».

Посуточные итоги сумм, проведенных по разделу А расходной стороны кассовой книги, указываются в особом перечне, помещенном в правой стороне кассового отчета.

На оборотной стороне кассового отчета перечисляются все расходные документы, проведенные по разделу Б и подшитые к кассовому отчету.

Кассовый отчет и все операционные отчеты представляются в контроль доходов одновременно: при ежедневной отчетности — на следующий день, а при месячной — не позднее 3-го дня следующего месяца.

8. Выручка и порядок ее сдачи

Вся выручка, поступившая за выполненные операции, как наличными деньгами, так и чеками вносится ежедневно в кассы учреждений Государственного банка при денежных препроводительных записках.

В тех пунктах, где имеются отделения или конторы Государственного банка, начальники станций свою выручку сдают непосредственно в эти отделения и конторы порядком, установленным инструкциями Государственного банка по сбору выручки. В тех же пунктах, где нет отделений или контор Государственного банка, выручка сдается в почтовые вагоны для перевозки до ближайшего пункта, где имеется отделение или контора Государственного банка.

Пункты сдачи станционной выручки из почтовых вагонов, а также порядок доставки ее в Государственный банк, устанавливаются в локальных договорах управлений железных дорог с соответствующими управлениям связи по соглашению с конторами (отделениями) Государственного банка, обслуживающими управления железных дорог.

Вся выручка, подлежащая сдаче в почтовые вагоны, заделывается начальниками станций в специальные брезентовые мешки (сумки), изготовляемые средствами железных дорог.

Каждый мешок должен иметь номер, наименование дороги, наименование станции, которой он принадлежит, а также прикрепленный ярлык с обозначением на нем филиала Государственного банка, куда высылается выручка.

Мешки с выручкой должны быть затянуты установленным способом крученой бечевой через кольца; на концы бечевы надевается пломба, выходящие из пломбы наружу концы бечевы завязываются в два оборота узлом, после чего пломба зажимается тисками станции. На ярлыке с обозначением филиала Государственного банка проставляются номер и дата денежной записки, при которой следует выручка, сумма наличных денег и отдельно чеков.

Вкладывать в мешок с выручкой более одной денежной препроводительной записки не допускается.

Если на мешке не имеется номера и наименования станции, то эти сведения должны быть показаны на прикрепленном ярлыке. В тех случаях, когда пломбировочные тиски вместо наименования станции имеют оттиск «Запасные», мешок должен быть опечатан еще сургучной печатью с ясным оттиском наименования станции.

В исключительных случаях при отсутствии мешка выручка может быть заделана в ценный закрытый пакет, опечатанный со стороны заделки пятью сургучными печатями по четырем углам и в середине пакета.

На таких пакетах на адресной стороне в правом углу делается отчетливая надпись: «Выручка. Наличными на сумму... руб. ... коп., чеками на сумму ... руб. ... коп., а всего на сумму ... руб. ... коп.

Далее на пакете указываются адрес и наименование филиала Государственного банка, которому посылается выручка, название станции и дороги, отправляющей выручку, и номер денежной записки, при которой следует выручка. О пересылке выручки в пакете агентом связи делается оговорка в путевой ведомости.

Заделанные надлежащим способом мешки и пакеты с выручкой доставляются в почтовый вагон или в специально оборудованное в пассажирском вагоне почтовое отделение начальниками станций или их заместителями и сдаются агентам связи.

Агент связи при приеме денежных мешков или пакетов удостоверяется в правильности заделки и исправности их, в целости бечевы, пломбы или печати, а также и тождественности сумм, показанных станциями в корешках денежных записок и на ярлыках мешков или на оболочке пакетов. После этого он расписывается на корешке денежной препроводительной записки в приеме мешка или пакета и накладывает календарный штемпель почтового вагона.

При непринятии в почтовый вагон мешка или пакета с выручкой из-за неисправности или по другим причинам агент связи делает об этом отметку в путевой ведомости против наименования станции: «Доставленный мешок (пакет) в исправном виде (или по другой причине) не принят». Такая же отметка делается и в корешке денежной препроводительной записки за обоюдными подписями начальника станции и работника почтового вагона.

Если на той или иной станции железной дороги выручки не было или она была задержана для производства разрешенных платежей, то начальник станции должен доставить в почтовый вагон конверт в адрес Государственного банка с заделанной в нем денежной запиской с отметкой в ней и на конверте «Выручки не было» или «Выручка задержана». Такие же отметки делаются и в путевой ведомости.

Прием от органов связи мешков и пакетов с выручкой производится филиалами Государственного банка по путевым ведомостям; при этом агенты Государственного банка проверяют целость пломб, печатей, швов и правильность заделки мешков и пакетов.

В случае возникновения сомнений в целости вложения неисправные по наружному осмотру мешки (сумки) или пакеты с выручкой при приеме в Государственном банке вскрываются в присутствии агентов связи и представителей дорог. Однако отсутствие последних не может служить основанием для задержки вскрытия мешков и пакетов.

При несоответствии содержимого мешка или пакета записям в денежной записке о результатах вскрытия составляется акт в трех экземплярах, из которых один экземпляр акта передается агенту связи, второй вместе с денежной препроводительной запиской высылается в управление соответствующей дороги, а третий остается в филиале Государственного банка.

Мешки от станционной выручки с вложенными в них квитанциями от денежных препроводительных записок в незаделанном виде, а при вложении не принятых к учету чеков в опечатанном виде возвращаются филиалами банка на станцию при пересылочной ведомости через агента связи, доставившего в Государственный банк выручку.

К мешкам с возвращенными чеками прикрепляются ярлыки с указанием станции назначения и суммы чеков.

Раздача из почтовых вагонов мешков по станциям производится в направлении, свободном от сбора выручки, под расписку начальника станции или уполномоченного им лица. При неявке начальника какой-либо станции за мешком последний сдается в конечном пункте данной железной дороги в отделение перевозки почт по накладной почтового вагона для выдачи по назначению при обратном следовании почтового вагона.

Управления связи несут полную материальную ответственность за недоставку в Государственный банк выручки, состоящей из денежных знаков и чеков, а также за недоставку возвращаемых Государственным банком чеков адресату, за утрату и хищение денежных мешков и пакетов с выручкой, а равно за всякую недостачу вложений в поврежденных мешках или пакетах.

Управления связи обязаны возместить материальный ущерб, причиненный управлениям железных дорог, за исключением случаев, когда материальный ущерб произошел от непреодолимой силы, без всякой вины или упущения агентов связи.

В случае порчи или утраты порожних мешков управление связи обязано выплатить управлению дороги 10 руб. за каждый утраченный мешок.

За пересылку в почтовых вагонах выручки железных дорог в виде денежных знаков и чеков, за доставку этих ценностей в филиалы Государственного банка с обратной пересылкой порожней тары, чеков и оправдательных документов в управления железных дорог управления дорог уплачивают управлениям связи в соответствии с постановлением СНК СССР от 13 октября 1939 г. за № 1689 сбор в размере 0,15% с перевезенной суммы (денежными знаками, чеками и ценными бумагами).

9. Учет отправок контроля доходов

При проверке станционной отчетности контроль доходов выявляет следующие неправильности:

1) переборы, т. е. суммы, излишне взысканные с клиента против действующих тарифов;

2) перевзнос, т. е. суммы, излишне внесенные агентом в кассу дороги против тех сумм, какие взысканы с клиента;

3) недоборы, т. е. суммы, недовзысканные с клиента против следующих по тарифу;

4) недовзнос, т. е. суммы, недовнесенные агентом станции против тех сумм, какие были фактически взысканы с клиентов дороги.

Согласно существующему закону переборы по перевозкам грузов подлежат возврату грузополучателю. Возврат производится распоряжением контроля доходов.

Перевзнос и недовзнос могут иметь место лишь в том случае, если на станции недостаточно аккуратно и точно составляется отчетность и если не производится тщательная и ежедневная проверка вырученных сумм.

Перевзнос может возвращаться контролем доходов, но при условии, если агент, допустивший перевзнос, подает об этом через начальника станции заявление с указанием, когда именно, по какой отчетности и по какой причине произошел перевзнос.

Об обнаруженных при проверке отчетности суммах недовзносов и недоборов контроль доходов ставит в известность станцию посредством особых извещений о выправках, или просто «выправок». Такое название получилось от выражений «выправлять отчетность», «выправка сумм».

Все поступающие из контроля доходов выправки регистрируются на станции в особой Книге учета выправок; необходимо обращать особое внимание на последовательность номерации выправок.

В получении сумм недоборов должны выдаваться квитанции разных сборов.

10. Общие сведения о системе учета сборов и дохода

Поступившая в контроль доходов станционная отчетность является основным материалом для учета сборов и выявления доходных поступлений. Весь процесс обработки отчетности распадается на четыре следующих основных момента:

1) материальный учет на основе бланков строгой отчетности; этот учет имеет целью контроль за последовательностью расхода бланков строгой отчетности по номерации и наблюдение за проведением по отчетности соответствующих операций, связанных с расходом того или иного из этих бланков;

2) проверка правильности исчисления станциями сумм сборов за выполненные перевозки и другие работы транспорта;

3) кассовый учет, имеющий целью проверку полноты и своевременности поступления в кассу дороги сумм, взысканных по документам;

4) бухгалтерский учет, посредством которого производится распределение поступивших сборов по источниками выявления сумм доходных поступлений.

После проверки поступивших со станции операционных и кассовых отчетов составляются своды сборов, по которым определяются общие итоги сборов по всей дороге. По каждого рода отчетности составляется особый свод. Таким образом, всем операционным и кассовым отчетам будет соответствовать операционные и кассовые своды, которые представляют собой отчетность с итогами сборов по всей дороге.

Эти своды являются основой для кассового и бухгалтерского учета сборов.

Г Л А В А XIII

ТАРИФЫ И ТАКСИРОВКА

1. Общие положения

Тарифами железнодорожного транспорта считаются платы и дополнительные сборы, взыскиваемые по перевозкам, а также правила исчисления и применения этих плат и сборов.

Тарифы железных дорог СССР в настоящее время являются плановой ценой перевозки, строятся как часть народнохозяйственного плана отвечают общим директивам планирующих органов о развитии народного хозяйства.

В условиях социалистического хозяйства построение тарифов железнодорожного транспорта имеет целью улучшение эксплуатационной работы: ускорение оборота вагонов, повышение их загрузки, стимулирование отправительской маршрутизации, укрупнение мелких отправок, использование порожних направлений, устранение встречных, излишне дальних и других нерациональных перевозок.

Все тарифы, а также их изменения публикуются для всеобщего сведения в особом официальном издании — Сборнике правил перевозок и тарифов железнодорожного транспорта СССР.

К грузам, отправленным во время действия одного тарифа и прибывшим на станцию назначения в то время, когда последовало изменение этого тарифа, применяется тот тариф, который действовал, в день наложения на накладную штампа о приеме груза к отправлению. Тариф, установленный на определенный срок, например до 15 марта, применяется также ко всем отправкам, принятым в последний день действия тарифа (15 марта).

Все грузовые тарифы помещены в следующих Тарифных руководствах:

№ 1 — правила применения тарифов, номенклатура и классификация грузов, исключительные и льготные тарифы;

№ 2 — алфавит к номенклатуре грузов;

№ 3 — расчетные таблицы;

№ 4 — сборник тарифных расстояний.

2. Тарифные расстояния и направление перевозки

Основным фактором, от которого зависит стоимость перевозки груза, является расстояние.

Тарифные расстояния, применяемые для расчета при перевозках грузов и пассажиров, помещены в Сборнике тарифных постанционных расстояний (Тарифное руководство № 4).

Это руководство состоит из двух книг.

В первой книге помещены:

1) таблицы расстояний по каждой дороге между всеми ее узлами, как внутренними, так и внешними (пунктами перехода на соседние дороги); эти расстояния называются **т р а н з и т н ы м и**;

2) таблицы расстояний по дорогам от каждой станции до ближайших узлов и до пунктов перехода на соседние дороги; при определении

общего расстояния перевозки прямого сообщения из этих таблиц берутся расстояния дорог отправления и прибытия; поэтому таблицы носят название расстояний по отправлению и прибытию в отличие от транзитных расстояний.

Во второй книге помещены:

1) список всех станций в алфавитном порядке с указанием объема операций каждой станции;

2) список транспортно-экспедиционных контор также в алфавитном порядке с указанием, через какие линейные станции участвует каждая контора в прямом сообщении.

В таблицах отправления и прибытия против каждого остановочного пункта указан его номер, присвоенный Отделом статистического учета и отчетности НКПС. Этот номер используется при обработке отчетности на фабриках механизированного учета, а также при маркировке грузов станциями.

В качестве пособия при определении направления и расстояния перевозки груза имеется схематическая карта железных дорог СССР. На этой карте линии каждой отдельной дороги обозначены разными цветами. От географической карты схематическая отличается тем, что на ней железные дороги изображены схематически прямыми линиями.

Тарифные расстояния определяются следующим порядком.

1. В алфавитном списке станций нужно найти станцию отправления и станцию назначения, между которыми требуется определить тарифное расстояние. Против наименования каждой станции в алфавите указаны фирма дороги, страница и строка, где станция расположена в таблицах отправления и прибытия.

2. Отыскав на указанных страницах станцию отправления и станцию назначения, следует определить, на каком участке находится каждая из них.

3. По схематической карте железных дорог надо наметить направление, по которому груз будет следовать от станции отправления до станции назначения, установить, какие дороги участвуют транзитом в избранном направлении, и заметить название пунктов перехода на соседние дороги в последовательном порядке.

По перевозкам в местном сообщении для выбора направления можно пользоваться схемой дороги, помещенной в руководстве перед транзитной таблицей каждой дороги.

Необходимо иметь в виду, что для определения кратчайшего расстояния в некоторых случаях следует наметить по карте несколько направлений для сравнительного расчета, так как по схематической карте кажущееся на взгляд кратчайшее направление вследствие условного масштаба не всегда будет действительно кратчайшим.

4. Располагая этими данными, нужно найти в таблицах отправления и прибытия станцию, с которой намечено отправление, и приступить к исчислению тарифных расстояний.

Возможны следующие случаи исчисления расстояний.

1. Если станция отправления и станция назначения расположены в пределах одного участка дороги, то расстояние равно разнице расстояний между станциями отправления и назначения до одного и того же узла.

2. Если станция отправления и станция назначения расположены на двух смежных участках, то расстояние определяется путем суммирования расстояний от станции отправления и станции назначения до общей узловой станции, соединяющей участки, на которых расположены эти станции.

3. Если станция отправления и станция назначения расположены в пределах одной дороги, но на разных участках, между которыми находится один или несколько транзитных участков, то расстояние определяется путем суммирования трех слагаемых: а) расстояния от станции отправления до первого узла, через который груз должен следовать (по таблицам отправления и прибытия); б) расстояния транзитного участка (по транзитным таблицам данной дороги); в) расстояния от последнего узла, через который груз должен следовать, до станции назначения.

4. Для определения расстояний между станциями, расположенными на двух разных дорогах, исчисление производится путем суммирования: а) расстояния от станции отправления до пункта перехода на соседнюю дорогу; б) транзитных расстояний дорог, участвующих в перевозке; в) расстояния по прибытию от последнего пункта перехода до станции назначения.

При определении расстояний необходимо иметь в виду следующее:

1. В узлах, где сходится более двух дорог, берется расстояние, относящееся к передаточному пункту той дороги, по которой отправка выйдет из узла.

2. При перевозке грузов с участием Московского узла (как транзитом через узел, так и при отправлении или прибытии на станции Московского узла, если груз отправляется или прибывает на станцию не той дороги, по которой следовал от или до узла) к расстоянию, исчисленному до или от входных пунктов Московского узла, следует прибавить 54 км.

3. При перевозках между станциями, расположенными в пределах Московского узла, расстояние перевозки принимается за 54 км.

4. При перевозке грузов с участием Ленинградского узла, а именно транзитом через узел, между станциями узла и по отправлению или прибытию на станции узла (если грузы отправляются или прибывают на станцию не той магистральной линии, по которой следовали от или до узла), расстояния исчисляются до или от входной станции Ленинградского узла и к полученному расстоянию прибавляется фиксированное расстояние узла в 25 км.

Портовые линии расположены внутри узла и ни к какой магистрали не относятся; поэтому при следовании грузов на или от станций, лежащих на портовых линиях, всегда берется фиксированное расстояние за узел.

5. При перевозках в прямых смешанных сообщениях расстояние отдельных частей железнодорожного пути, которое груз проходит по данной отправке, суммируется и к расчету принимается общее их протяжение, причем при перевозке грузов с участием пристанских и припортовых ветвей, идущих от пристанских и припортовых станций к пунктам перевалки, протяжение этих ветвей также включается в общее расстояние перевозки.

6. Расстояние перевозки менее 50 км принимается к расчету за 50 км.

Управления железных дорог в качестве пособия для облегчения работы по исчислению расстояний издают на основании таблиц расстояний, помещенных в Тарифном руководстве № 4, Указатель маршрутов, представляющий собой сборник готовых расстояний от узлов данной дороги до станций других дорог сети СССР, исчисленных в кратчайшем и в некоторых кружных направлениях.

При отсутствии такого Указателя маршрутов таксировщику необходимо вести справочник. В этом справочнике нужно указывать следующие сведения: а) направление, б) расстояние по дорогам и в) общее расстояние.

В этом же справочнике следует записывать данные о сумме провозной платы, главным образом по повагонным отправкам в тех случаях, когда в сообщении с какой-либо станции перевозятся однородные грузы. Например, с какой-либо станции часто прибывают повагонные отправки сахара; в справочнике нужно отметить «Сахар, вагон—столько-то рублей».

Наличие такого справочника облегчает и ускоряет работу по таксировке.

3. Форма построения тарифов

Тарифные платы за провоз груза устанавливаются с тонны и километра и выражаются в форме особых схем, которые не дают готовых размеров провозных плат, а лишь указывают порядок исчисления этих плат на разных расстояниях.

В некоторых же случаях тарифы устанавливаются в форме готовых плат за провоз между определенными станциями. Такие тарифы носят название т а б л и ч н ы х.

Тарифы устанавливаются или в форме однообразной ставки с тонны и километра, применяемой на любом расстоянии (п р о п о р ц и о н а л ь н ы е т а р и ф ы), или в форме ставок, изменяющихся в зависимости от расстояния, причем на большем расстоянии наращивание ставки на каждый километр пробега является относительно меньшим, чем на более коротком расстоянии (д и ф е р е н ц и а л ь н ы е т а р и ф ы).

Такая система тарифов была введена в 1931 г. Применение тарифов с резко понижающейся на дальних расстояниях ставкой имело основной задачей облегчение связи центральных областей Союза с окраинными районами и национальными республиками.

Между тем в связи с успешным выполнением первой и второй сталинских пятилеток и индустриализацией страны последовало резкое увеличение перевозок массовых грузов: каменного угля, руды, черных металлов, леса, строительных материалов и др. Преобладание этих грузов в общей массе перевозок вызвало снижение средней доходной ставки, так как тариф на эти массовые грузы значительно ниже тарифа на прочие грузы. Кроме того, снижение тарифных плат на дальних расстояниях стимулировало увеличение излишних дальних перевозок и не содействовало развитию местного производства и потреблению местного сырья. В результате средняя дальность перевозки грузов повысилась

(с 589 км в 1931 г. до 735 км в 1938 г.). Средняя доходная ставка в 1937 г. составила 2 коп. с тонно-километра при средней расходной ставке в 2,17 коп. на тонно-километр, т. е. тарифы оказались убыточными. Вместе с тем тарифы на перевозку отстали от общего уровня цен на промышленную продукцию, которые за этот период подверглись изменению.

В связи с этим на основании постановления СНК СССР от 5 марта 1939 г. с 1 апреля 1939 г. была проведена тарифная реформа, которая, повысив общий уровень грузовых тарифов, установила новые принципы построения тарифов, а именно:

1) для борьбы с нерациональными перевозками повышены начальные ставки и тарифная плата установлена не менее чем за 50 км;

2) снижение средней тарифной ставки по главнейшим грузам установлено лишь на расстояния, являющемся для данного груза нормальным; на расстояниях же, являющихся для данного груза нерациональными (излишне дальними), тарифная ставка остается стабильной или повышается;

3) установлены пониженные тарифы для грузов, следующих в порожнем направлении;

4) для устранения перевозок грузов во встречных направлениях установлены повышенные тарифы; например, при перевозке лесных грузов и дров по дорогам Восточно-Сибирской, им. В. М. Молотова и Амурской в направлении на восток установлено повышение тарифа на 50%;

5) для содействия развитию перевозок прямыми отправительскими маршрутами установлена скидка в размере 5% от тарифа.

Основным тарифом по действующей в настоящее время системе является повагонный тариф, по которому плата исчисляется за вагон из расчета загрузки его данным грузом по норме. Так как плата взимается с вагона независимо от количества перевозимого груза, то это побуждает отправителя к возможно лучшему использованию грузоподъемности и вместимости вагона, так как недоиспользование вагона вызывает удорожание средней стоимости провоза 1 т груза.

Тариф для мелких отправок грузов является производным и построен на основе повагонного тарифа: плата с тонны по повагонному тарифу увеличивается путем надбавок в зависимости от веса отправки. Такое исчисление провозных плат соответствует изменению себестоимости перевозки: чем больше загрузка вагона, тем ниже средняя себестоимость перевозки 1 т груза.

В качестве примера построения тарифных схем приведем схему № 25.

До 50 км взимается 2 р. 20 к. с 1 т за все расстояние. От 50 до 150 км к плате за 50 км (2 р. 20 к. с 1 т) прибавляется по 1,90 коп. с 1 ткм. От 151 до 500 км к плате за 150 км (4 р. 10 к. с 1 т) прибавляется по 1,43 коп. с 1 ткм. От 501 до 1000 км к плате за 500 км (9 р. 10 к. с 1 т) прибавляется по 1,35 коп. с 1 ткм. От 1001 до 2500 км к плате за 1000 км (15,85 коп. с 1 т) прибавляется по 1,64 коп. с 1 ткм. Свыше 2500 км к плате за 2500 км (40 р. 45 к. с 1 т) прибавляется по 2,53 коп. с 1 ткм.

Ставка, с которой схема начинается (2 р. 20 к. : 50 = 4,4 коп.), называется начальной тарифной ставкой; все последующие ставки, при посредстве которых происходит нарастание

провозной платы (1,90; 1,43; 1,35; 1,64; 2,53), называются ставками на р а щ и в а н и я.

Если плату, исчисленную по схеме за перевозку 1 т на каком-либо расстоянии, разделить на это расстояние, то получим среднюю тарифную ставку с 1 т км — на данном расстоянии. Например, средняя тонно-километровая ставка по схеме № 25 на расстоянии 500 км составляет

$$9 \text{ р. } 10 \text{ к.} : 500 = 1,82.$$

Исчисление провозной платы по схемам представляет значительные затруднения. Поэтому для практического руководства применяются готовые расчетные таблицы, в которых приведены готовые платы, исчисленные для разного веса и разных расстояний.

Расчетные таблицы построены по поясной системе: плата в них исчислена не за точные расстояния, а по поясам, заключающим в себе некоторое количество километров, на расстоянии которых плата остается без изменения. Плата исчислена за среднее расстояние каждого пояса. Схема поясов следующая:

От	1 до	50	. . .	1 пояс
»	51 »	100	. . .	5 поясов по 10 км
»	101 »	300	. . .	» » 20 »
»	301 »	600	. . .	» » 30 »
»	601 »	1 000	. . .	» » 40 »
»	1 001 »	1 500	. . .	» » 50 »
»	1 501 »	7 000	. . .	» » 100 »
»	7 001 »	12 000	. . .	» » 200 »

Кроме провозной платы при перевозках грузов взыскиваются некоторые дополнительные сборы, подлежащие начислению лишь за фактически выполненные дорогой дополнительные операции, не оплаченные суммой провозной платы, например за погрузку и выгрузку, взвешивание, подачу вагонов на ветви и пр.

4. Номенклатура и классификация грузов

Номенклатура грузов построена по производственному принципу. Все грузы по номенклатуре подразделены на 76 групп, в каждую из которых входят грузы, имеющие одинаковое назначение в производстве или потреблении. Группы объединены в два раздела: продукты сельского хозяйства (1—18-я группы) и продукты промышленности (19 — 76-я группы) (см. на стр. 446—447).

В группах наименования грузов разбиты на так называемые т а р и ф н ы е п о з и ц и и; в каждой тарифной позиции перечислены грузы, имеющие одинаковые тарифы.

На перевозку грузов установлены тарифы малой и большой скоростей и отдельно для повагонных и мелких отправок. В соответствующих графах номенклатуры указаны номера схем тарифов, подлежащих применению при перевозке грузов, указанных в тарифной позиции (см. образец на стр. 448).

ПЕРЕЧЕНЬ ГРУПП НОМЕНКЛАТУРЫ

№ групп	Наименование грузов по группам	№ групп	Наименование грузов по группам
А. ПРОДУКТЫ СЕЛЬСКОГО ХОЗЯЙСТВА		Б. ПРОДУКТЫ ПРОМЫШЛЕННОСТИ	
I. Продукты полеводства, садоводства и огородничества		V. Продукты пищевкусово промышленности	
1	Хлеб в зерне и семена	19	Мука, крупа и солод
2	Вещества волокнистые и растительные	20	Масла растительные
3	Табак	21	Спирт винный и напитки алкогольные
4	Растения живые и сухие	22	Напитки безалкогольные и лед
5	Овощи и грибы свежие и в заготовках, кроме консервов в герметической укупорке	23	Сахар
6	Фрукты и ягоды свежие и в заготовках, кроме консервов в герметической укупорке, и орехи	24	Продукты крахмало-паточные
		25	Изделия табачные
		26	Изделия кондитерские и пекарные
		27	Грузы бакалейные и гастрономические
		28	Консервы в герметической укупорке
		29	Отходы пищевкусовой и маслобойной промышленности, а также корма комбинированные
II. Животные и продукты животноводства, птицеводства и охотничьего промысла		VI. Продукты горной и силикатной промышленности	
7	Животные и птицы живые		Асфальт и асфальтовые изделия
8	Пчелы и продукты пчеловодства		Твердое минеральное топливо, торф и кизяк
9	Мясные грузы (в том числе битая птица всякая), кроме консервов в герметической укупорке, жиры животные и животные остатки	30	Нефтяные грузы
10	Кожи, шкуры и пушнина невыделанные	31	Руды
11	Шерсть животных, щетина, волос, пух и перо	32	Соль
12	Молочные продукты, кроме консервов в герметической укупорке	33	Строительные материалы минерального происхождения, камни простые необделанные и в грубо обделанном виде
13	Яйца	34	Изделия из глины, камня, цемента, бетона и железобетона
14	Продукты шелководства	35	Изделия стеклянные, фарфоровые и фаянсовые
III. Продукты рыболовства		VII. Продукты металлургической и металлообрабатывающей промышленности	
15	Рыба всякая и раки		Чугун, железо и сталь не в деле
IV. Продукты лесоводства		38	Металлы цветные и их сплавы не в деле
16	Лесные строительные и поделочные материалы	39	Изделия железные, стальные и чугунные
17	Дрова и уголь древесный	40	Изделия из цветных металлов и их сплавов
18	Грузы лесные (кроме отнесенных к группам 16 и 17)	41	

№ групп	Наименование грузов по группам	№ групп	Наименование грузов по группам
42	Машины и орудия сельскохозяйственные, их части и принадлежности		ские принадлежности и учебные пособия
43	Машины всякие, кроме сельскохозяйственных и электрических, части и принадлежности их	60	XII. Продукты химической промышленности
44	Средства транспортирования	61	Продукты основной химической промышленности (кислоты, соли и щелочи)
45	Предметы, перевозимые на своих осях	62	Продукты коксо-бензольной и лесохимической промышленности
46	Предметы электротехники, точной механики, а также аппараты и инструменты сложной конструкции	63	Краски и красильные вещества
47	Зола, огарки и шлаки	64	Дубильные сырье и продукты
	VIII. Продукты текстильной промышленности	65	Вещества землеудобрительные
48	Вата, нитки и пряжа	66	Спички
49	Изделия текстильные	67	Продукты костеобрабатывающей и мыловаренной промышленности
50	Брезенты, мешки и чехлы из тканей	68	Сырье и продукты резиновой промышленности
51	Веревки и веревочные изделия		Химико-фармацевтические продукты и парфюмерно-косметические изделия
52	Тряпье		XIII. Продукты прочих отраслей промышленности
	IX. Продукты кожевенной и пушной промышленности	69	Галантерея
53	Кожи и шкуры выделанные	70	Наглядные учебные пособия, музыкальные инструменты, спортивные, охотничьи и театральные инвентарь и принадлежности, игрушки и игры
54	Изделия кожаные	71	Ценные предметы
55	Меха и пушнина выделанные	72	Изоляционные, полировальные, шлифовальные и кровельные изделия
56	Изделия из щетины и волоса	73	Обувь
	X. Продукты деревообрабатывающей промышленности	74	Одежда, белье и постельные принадлежности
57	Деревянные изделия	75	Изделия из камыша, лозы, лыка, мочало, прутьев, соломы и других подобных материалов
	XI. Продукты писчебумажной и полиграфической промышленности	76	Предметы обстановки, дорожные вещи и домашние вещи
58	Бумажная масса, бумага и картон		
59	Книги печатные, полиграфические произведения, канцеляр-		

Номенклатура груза	Примечания	Тариф малой скорости (№ схемы)		Тариф большой скорости (№ схемы)	
		для мелких отправок	для повагонных отправок	для мелких отправок	для повагонных отправок
1	2	3	4	5	6
Гр. 6. Фрукты и ягоды свежие и в заготовках, кроме консервов в герметической упаковке, и орехи					
А. Фрукты и ягоды свежие					
1. Яблоки	§ 1	6	75	5	71
2. Прочие фрукты и ягоды свежие	§ 2	—	—	5	70
3. Орехи всякие, косточки фруктовые и ягодные и копра		6	75	—	—
Б. Фрукты и ягоды в заготовках					
4. Маслины (оливки) сушеные, маринованные и в масле, а также ядра ореховые и фруктовых косточек		1	52	A	83
5. Прочие фрукты и ягоды вяленые, маринованные, моченые, сушеные и сульфитированные		5	71	—	—
6. Повидло, пюре и тесто фруктовые и ягодные		4	67	—	—

Примечание. § 1. За перевозку яблок в обыкновенных крытых вагонах в период времени с 1 сентября по 30 ноября (ежегодно) плата взывается по тарифу малой или большой скорости в зависимости от того, какой скорости отправителем составлена накладная.

За перевозку в другое время года плата взывается во всех случаях по тарифу большой скорости.

§ 2. За перевозку ягод свежих (из поз. 2), кроме винограда, в четырехосных изотермических вагонах, роданных взамен затребованных отправителем двух- или трехосных вагонов, при наличии у отправителя (по плану) груза в один адрес не более чем на один двухосный вагон, плата взывается по тарифу для двухосных вагонов. В таких случаях станция отправления должна сделать отметку в накладной: «4-осный вагон подан взамен 2-осного».

Исключительные тарифы**Искл. т. № 2****Из поз. 5****Фрукты сушеные и вяленые**

За перевозку в период времени с 1 апреля по 15 октября (ежегодно) в сплошном железнодорожном сообщении в перечисленных ниже направлениях плата взывается по общему тарифу с повышением на 50%.

От станций и участков ж. д.	До станций и участков ж. д.
<p>I</p> <p>От всех станций Закавказской ж. д. им. Л. П. Берия, за исключением участков Кировабад — Белиджи и Алят — Кафан</p> <p>II</p> <p>От станций, лежащих в пределах зоны, ограниченной участками: Ейск — Староминская — Сосыка — Армавир — Туапсе — Адлер ж. д. им. К. Е. Ворошилова и со станций, лежащих внутри этой зоны, по направлению к Черному и Азовскому морям</p>	<p>I</p> <p>До станций Южно-Донецкой, Северо-Донецкой, Сталинской, Одесской, Юго-Западной, Винницкой и Южной ж. д.</p> <p>II</p> <p>До станций Южно-Донецкой, Северо-Донецкой, Сталинской, Одесской, Винницкой и Юго-Западной ж. д.</p>

Искл. т. № 3**Из поз. 5****Фрукты сушеные и вяленые**

За перевозку в сплошном железнодорожном сообщении в перечисленных ниже направлениях плата взывается по общему тарифу с повышением на 25%.

От станций и участков ж. д.	До станций и участков ж. д.
<p>От всех станций Закавказской ж. д. им. Л. П. Берия</p>	<p>До станций Московского и Ленинградского узлов</p>

Искл. т. № 4**Из поз. 5****Фрукты сушеные и вяленые**

При перевозке в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении от станции Ташкентской и Туркестано-Сибирской ж. д. назначением на станции Московского и Ленинградского узлов действующая для смешанных сообщений 30%-ная скидка за железнодорожную часть пути (искл. тариф № 3 по всем группам) предоставляется только при следовании груза через Красноводск — Астрахань с перевалкой с воды на железную дорогу не ниже Батраков.

В конце отдельных групп приведены примечания, предусматривающие или дополнительные уточнения порядка применения того или иного тарифа по отдельным позициям или отступления от общего порядка расчета плат. Ссылки на эти примечания приведены в графе 2-й номенклатуры.

Кроме того, в некоторых группах помещены исключительные тарифы, т. е. тарифы более низкие или более высокие по сравнению с общими тарифами, установленными для того или иного груза и указанными в номенклатуре; исключительные тарифы применяются при определенных условиях, о которых будет сказано дальше.

5. Алфавит к номенклатуре и наименование груза

В номенклатуре грузов по группам приведены лишь общие родовые наименования определенной категории грузов (например, по группе 40-й железные изделия, по группе 6-й фрукты и ягоды свежие). Видовые наименования отдельных предметов и грузов указаны в Алфавите к номенклатуре грузов (Тарифное руководство № 2). В алфавите перечислены наименования отдельных грузов, предметов и товаров, встречающихся при перевозке по железным дорогам. Против каждого наименования указаны номер группы (первая одна или две цифры) и номер тарифной позиции (вторые две цифры). Например, против наименования «Вишни сушеные» указано 6 05. Это означает, что данный груз по номенклатуре относится к 6-й группе и к нему должны применяться тарифы, указанные в 5-й тарифной позиции (см. стр. 451).

В алфавите к номенклатуре перечислено большое количество грузов (свыше 4 500 наименований). Однако указать в алфавите все без исключения наименования грузов, могущие встретиться в практике, невозможно. Поэтому в отдельных группах номенклатуры, кроме перечисления определенных наименований, предусмотрены случаи перевозки таких грузов, названия которых не вошли в алфавит. Например, в группе 6-й из числа фруктов свежих указано в 1-й позиции наименование — «Яблоки», а к позиции 2-й отнесены «Прочие фрукты и ягоды свежие». Если бы в практике встретилась перевозка каких-либо фруктов, наименования которых в алфавите нет, то такой груз нужно отнести ко 2-й позиции 6-й группы. Иногда в номенклатуре применяется и другая форма тарификации грузов, не вошедших в алфавит. Например, в группе 20-й, в 1-й и 2-й позициях, перечислены определенные наименования растительных масел, а к позиции 4-й отнесены «Масла растительные, кроме поименованных особо», т. е., иначе говоря, к этой позиции должны относиться все прочие растительные масла, как указанные в алфавите, так и те, названия которых не вошли в алфавит.

В накладной название перевозимых предметов должно быть указано в соответствии с тарифным наименованием и с обозначением материала, из которого сделан предмет. Например, в накладной нельзя допускать неопределенное наименование «Посуда металлическая», а необходимо указать точно род металла (железная, медная, жестяная и т. п.). Точное наименование груза необходимо в накладной не только для правильного отнесения груза к той или иной группе и правильности применения тарифа, но также и для определения условий перевозки и ответственности железных дорог в случае утраты груза.

Грузы, не поименованные в алфавите к номенклатуре, обозначаются в накладной тем наименованием, под которым они обращаются в производстве или товарообороте, причем в этом случае отправитель должен указать в накладной отличительные признаки груза, достаточные

ОБРАЗЕЦ АЛФАВИТА ИЗ ТАРИФНОГО РУКОВОДСТВА № 2

Винные ягоды (смоква, фи­ги) свежие	6 02
Винные ягоды (смоква, фи­ги) вяленые	6 05
Винный камень неочищенный и очищенный (кремортартар)	60 01
Виноград свежий	6 02
Виноградные соки и сусло . .	21 05
Вино изюмное	21 05
Вино солодовое	68 03
Вино хинное	68 03
Винторезы	40 01
Винты гребные всякие	44 01
Винты и шурупы из черных металлов, всякие	40 01
Винты и шурупы латунные и медные	41 04
Вискозин	32 03
Висмут	39 02
Витерит (барит углекислый) неочищенный в кусках и в измельченном виде	62 03
Витерит (барит углекислый) очищенный	68 03
Вишни свежие	6 02
Вишни сушеные	6 05
Вобла вяленая, копченая (ку­ренная) и соленая	15 06
Вобла сушеная	15 07
Вода аммиачная (газовая), концентрированная или де­стиллированная (спирт на­шатырный)	60 01
Вода дегтярная (подсмольная)	61 02
Вода простая	22 01
Вода сельтерская, натуральная и искусственная	22 03

Вода содовая	22 03
Водка всякая	21 06
Водка крепкая (кислота азот­ная)	60 01
Водомеры	46 04
Водоочистители	43 01
Водоподогреватели (экономай­зеры)	43 01
Водород (газ сгущенный в гер­метически закупоренных же­лезных, стальных и чугу­нных цилиндрах)	68 02
Водоросли всякие	4 01
Воды ароматические	68 04
Воды газированные	22 03
Воды фруктовые и ягодные .	22 03
Воды минеральные натураль­ные и искусственные	22 03
Воздуходувки разные	43 01
Воздухоподогреватели	43 01
Воздушные сотовые фильтры	43 01
Возки (колясочки) детские, кроме грубоотделанных, не­крашенных и неполирован­ных	76 04
Возки (колясочки) детские, грубоотделанные, некрашен­ные и неполированные . . .	76 03
Войлок, кроме поименованного особо	56 01
Войлок асбестовый	72 06
Войлок растительный (дезин­фекционное и дезодорирую­щее средство), в том числе сфагнум	68 05
Войлочные изделия, кроме по­именованных особо	56 01

для отнесения его к той или иной тарифной группе (например, род груза, материал, из которого изготовлены перевозимые предметы, назначение груза и т. п.).

Если груз поименован в алфавите к номенклатуре с указанием состояния его или отличительных признаков (твердое, жидкое, в кусках, молотый, эмалированный, луженый и т. п.), оказывающих влияние на применение тарифа, то наименование это должно полностью вноситься в накладную.

Если груз поименован в алфавите без указания состояния или отличительных признаков, то внесение их в накладную не требуется и установленный для такого груза тариф применяется во всех случаях независимо от того, в каком виде или состоянии груз предъявлен к перевозке.

Сокращенные или неполные наименования (например, «Молпродукты», «Креплес» и т. п.) не допускаются.

В случае неполноты или неясности наименования станция отправления должна предложить отправителю уточнить наименование. До уточнения наименования прием груза к перевозке может быть задержан.

При обнаружении неточного наименования на станции назначения уточнение производится до выдачи груза по инициативе станции или по требованию получателя путем внесения в накладную и дорожную ведомость под прежним (неточным) наименованием уточненного наименования. Внесенное в накладную и дорожную ведомость уточненное наименование заверяется станционным штемпелем и подписями агента станции и получателя.

После выдачи груза перерасчеты с ссылкой на неточность наименования не допускаются ни по требованию дороги, ни по заявлению получателя.

6. Расчетный вес груза

Вес груза, принимаемый для расчета провозных плат, округляется следующим порядком:

1) вес груза каждого наименования, сданного в количестве менее 1 т, округляется до 10 кг, считая неполные 10 кг за 10 кг, причем вес отправки менее 20 кг принимается к расчету за 20 кг; например, 12 кг считаются за 20 кг, 52 кг — за 60 кг, 532 кг — за 540 кг и т. п.;

2) вес груза каждого наименования от 1 до 10 т включительно округляется до 100 кг, считая неполные 100 кг за 100 кг; например, 1 052 кг считаются за 1 100 кг, 4 532 кг — за 4 600 кг и т. п.;

3) вес груза каждого наименования более 10 т округляется до полных тонн, считая неполную тонну за тонну; например 10 052 кг считаются за 11 000 кг, или 11 т, 12 532 кг за 13 т и т. п.

В тех случаях, когда в тарифе расчет плат установлен за «действительный вес», под этим весом понимается округленный (расчетный) вес.

Для исчисления дополнительных сборов, штрафов и премий фактический вес всех грузов по накладной суммируется и полученный итог веса округляется.

Упаковка (тара) груза, а также всякого рода приспособления, устраиваемые при перевозке, входят в общий вес груза.

Козлы и подмостки, устанавливаемые для перевозки грузов в два и более ярусов, в общий вес не входят и перевозятся бесплатно.

Отдельные платы и сборы по накладной округляются до полных копеек, считая неполные копейки за полные.

Общая сумма плат и сборов, взыскиваемых по накладной (или по молочной квитанции), должна быть не менее 1 руб.

7. Расчетные таблицы провозных плат

На основании установленных тарифных схем исчислены суммы провозных плат для разного веса и разных расстояний по поясам и даны в виде готовых таблиц, составляющих Тарифное руководство № 3.

Это руководство состоит из трех отделов, заключающих в себе следующее:

1) Повагонные схемы с № 10 по № 83; провозные платы рассчитаны и указаны в таблицах для двухосных вагонов грузоподъемностью от 15 до 18 *т* и отдельно 20 *т* (см. стр. 454); провозная плата для вагонов подъемной силой менее 15 *т* или более 20 *т* исчисляется на основании суммы, приведенной в таблицах для вагонов от 15 до 18 *т*, с соответствующим уменьшением или увеличением, предусмотренным тарифными правилами;

2) схемы № 90 — 100, рассчитанные с тонны, на перевозку грузов наливом и схема № 101 на перевозку молочных грузов;

3) тарифные схемы № 1 по № 9 и схема А; провозные платы исчислены и указаны в таблицах за целое число тонн от 1 до 10 (см. стр. 455); кроме того, в таблицах приведены платы, исчисленные за 100 кг, причем плата за этот вес указана в двух суммах: в одном случае (из графы 2) эта плата применяется при весе груза менее 2 *т* и составляет 0,1 платы за 1 *т*; в другом случае (из графы 13) плата применяется при весе груза от 2 до 10 *т*; эта вторая сумма менее суммы, указанной в графе 2; такое снижение ставки объясняется понижением средней себестоимости перевозки при увеличении количества перевозимого груза.

8. Общий порядок расчета провозной платы

На перевозку всех грузов установлены повагонные тарифы (графы 4 и 6 номенклатуры грузов) и тарифы для мелких отправок (графы 3 и 5 номенклатуры грузов).

П о в а г о н н ы м и о т п р а в к а м и в отношении применения тарифа признаются отправки грузов по одной накладной, под перевозку которых по плану или по особому разрешению предоставляется отдельный вагон.

Расчет плат за перевозку повагонных отправок производится всегда по повагонным тарифам независимо от веса отправки.

В случае погрузки повагонной отправки средствами отправителя в правой стороне накладной в строке 2 «Погрузка» станция должна указать: «Отправителя». При погрузке же повагонной отправки средствами железной дороги станцией должна быть сделана отметка «Повагонная

ОБРАЗЕЦ ТАБЛИЦ ИЗ ТАРИФНОГО РУКОВОДСТВА № 3

(повагонные схемы)

км 761 — 1 200

ПЛАТА В РУБЛЯХ

№ схем	За вагон подъемной силой	761 800	801 840	841 880	881 920	921 960	961 1 000	1 001 1 050	1 051 1 100	1 101 1 150	1 151 1 200	№ схем
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
67	От 15 до 18 т	990	1 040	1 089	1 139	1 189	1 237	1 280	1 316	1 352	1 388	67
67	20 т	1 159	1 217	1 275	1 333	1 390	1 448	1 498	1 540	1 582	1 624	67
68	От 15 до 18 т	1 404	1 474	1 544	1 614	1 684	1 754	1 814	1 865	1 916	1 967	68
68	20 т	1 643	1 725	1 807	1 889	1 970	2 052	2 123	2 183	2 243	2 302	68
69	От 15 до 18 т	335	351	368	385	402	419	433	445	447	469	69
69	20 т	392	411	431	451	470	490	507	521	535	549	69
70	От 15 до 18 т	447	469	492	514	536	559	578	594	610	626	70
70	20 т	523	549	576	602	628	654	677	695	714	733	70
71	От 15 до 18 т	559	587	615	643	671	699	723	743	763	783	71
71	20 т	654	687	719	753	785	818	846	870	893	916	71
72	От 15 до 18 т	671	705	738	772	806	839	868	892	916	940	72
72	20 т	786	825	864	904	943	982	1 016	1 044	1 072	1 100	72
73	От 15 до 18 т	952	999	1 047	1 095	1 142	1 190	1 231	1 265	1 299	1 333	73
73	20 т	1 114	1 170	1 225	1 281	1 337	1 392	1 440	1 480	1 520	1 559	73
74	От 15 до 18 т	328	345	361	378	394	410	425	437	449	461	74
74	20 т	384	404	423	442	461	481	497	511	525	539	74
75	От 15 до 18 т	411	431	452	472	493	514	531	546	561	576	75
75	20 т	481	505	529	553	577	601	622	640	657	675	75
76	От 15 до 18 т	493	518	543	567	592	617	638	656	674	692	76
76	20 т	577	606	635	664	693	722	747	768	789	810	76
77	От 15 до 18 т	576	605	633	662	691	720	745	766	787	808	77
77	20 т	674	708	741	775	809	842	872	896	921	945	77
78	От 15 до 18 т	700	734	769	804	839	874	905	930	956	981	78
78	20 т	819	860	901	942	982	1 023	1 059	1 089	1 118	1 148	78
79	От 15 до 18 т	166	175	180	192	200	208	216	222	228	234	79
79	20 т	195	205	215	224	234	244	252	260	267	274	79

ОБРАЗЕЦ ТАБЛИЦ ИЗ ТАРИФНОГО РУКОВОДСТВА № 3

(схемы с № 1 по № 9 и схема А)

№ схем	За 100 кг в коп. при весе до 2 т	В р у б л я х										За 100 кг в коп. при весе от 2 до 10 т	№ схем
		1 т	2 т	3 т	4 т	5 т	6 т	7 т	8 т	9 т	10 т		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14

км 841 — 880

A	32 80	328	645	956	1 260	1 557	1 847	2 130	2 401	2 673	2 934	26 80	A
1	27 00	270	527	780	1 026	1 264	1 496	1 720	1 936	2 146	2 348	20 94	1
2	21 50	215	417	615	805	989	1 165	1 334	1 495	1 649	1 796	15 43	2
3	15 90	159	314	465	610	752	889	1 022	1 148	1 272	1 392	12 34	3
4	12 70	127	249	367	480	589	694	795	889	980	1 067	9 09	4
5	8 60	86	169	248	324	398	470	538	601	664	723	6 17	5
6	6 90	69	136	199	259	317	372	424	471	517	560	4 54	6
7	5 80	58	113	165	213	260	303	344	379	414	445	3 39	7
8	5 50	55	107	156	201	244	285	322	355	386	414	3 09	8
9	4 40	44	86	125	161	195	228	258	284	309	331	2 47	9

км 881 — 920

A	34 30	343	673	999	1 316	1 627	1 930	2 225	2 513	2 793	3 065	28 00	A
1	28 20	282	551	816	1 072	1 322	1 564	1 798	2 025	2 244	2 455	21 90	1
2	22 40	224	436	643	841	1 033	1 217	1 394	1 563	1 724	1 878	16 13	2
3	16 70	167	328	486	637	786	929	1 069	1 200	1 330	1 455	12 90	3
4	13 30	133	261	384	501	616	726	831	929	1 024	1 116	9 51	4
5	9 00	90	176	260	339	417	491	562	629	694	756	6 45	5
6	7 30	73	142	208	271	331	389	443	492	540	585	4 74	6
7	6 00	60	117	172	222	270	315	357	394	429	462	3 51	7
8	5 70	57	112	163	210	255	297	337	371	403	433	3 23	8
9	4 60	46	90	130	168	204	238	270	297	322	346	2 58	9

км 921 — 960

A	35 80	358	702	1 042	1 373	1 697	2 012	2 320	2 620	2 912	3 196	29 20	A
1	29 40	294	576	851	1 119	1 380	1 632	1 877	2 113	2 342	2 562	22 86	1
2	23 40	234	455	670	878	1 078	1 270	1 454	1 630	1 799	1 959	16 83	2
3	17 40	174	343	507	665	820	970	1 115	1 252	1 388	1 518	13 46	3
4	13 80	138	272	401	523	642	757	867	969	1 069	1 164	9 92	4
5	9 30	93	184	271	354	435	512	587	656	724	788	6 73	5
6	7 60	76	148	217	282	346	405	462	513	563	610	4 95	6
7	6 30	63	122	178	230	280	327	370	408	445	479	3 63	7
8	6 00	60	116	170	219	266	310	351	387	421	452	3 37	8
9	4 80	48	93	136	175	213	248	281	310	337	362	2 70	9

отправка»; эта отметка делается при наложении визы на ввоз груза в графе «Тарифные отметки».

В случае применения повагонных тарифов провозная плата взыскивается с вагона в размерах, приведенных в отделе 1 Тарифного руководства № 3, по графе, соответствующей подъемной силе занятого под перевозку вагона (подъемной силой от 15 до 18 *т* или 20 *т*).

При погрузке средствами железной дороги грузов, сдаваемых к перевозке через станционные склады, в количестве не более чем на вагон подъемной силой от 15 до 18 *т* по весу и объему, в случае применения повагонного тарифа, плата взыскивается по строке для вагонов подъемной силой от 15 до 18 *т* независимо от того, в вагон какой подъемной силы груз будет погружен.

Такой же порядок расчета применяется при перегрузке грузов на пограничных станциях, с узкой колеи на широкую и обратно и в пунктах перевалки с воды на железную дорогу.

Пример 1. В сентябре на расстоянии 1035 *км* малой скоростью перевозятся «яблоки свежие» весом 7140 *кг*; вагон подъемной силой 16,5 *т*; в накладной имеется отметка «Погрузка отправителя».

По алфавиту к номенклатуре находим, что этот груз относится к 1-й позиции 6-й группы; по номенклатуре этой группы (см. стр. 448) определяем, что по повагонному тарифу малой скорости (графа 4) расчет должен быть произведен по схеме № 75.

По Тарифному руководству № 3 (см. стр. 454) находим, что плата на расстоянии 1035 *км* (пояс 1001—1050 *км*) для вагонов от 15 до 18 *т* составляет 531 руб. с вагона.

Пример 2. На расстоянии 951 *км* малой скоростью перевезены «вишни сушеные» весом 7128 *кг*; вагон подъемной силой 16,5 *т*; из накладной видно, что погрузка произведена железной дорогой, но в графе «Тарифные отметки» станцией отправления указано «Повагонная отправка».

По алфавиту (см. стр. 451) находим, что груз относится к 5-й позиции 6-й группы; по номенклатуре (см. стр. 448) видим, что при повагонных отправлениях малой скорости расчет должен производиться по схеме № 71; по расчетным таблицам (см. стр. 454) определяем, что провозная плата на расстоянии 951 *км* (пояс 921—960 *км*) составляет 671 руб. с вагона.

При перевозке навалочных и насыпных грузов провозная плата всегда взыскивается по повагонному тарифу.

За перевозку наливных грузов в вагонах-цистернах и тендерах плата рассчитывается по тарифам, указанным в примечаниях под группами, путем умножения платы за тонну, приведенной в Тарифном руководстве № 3, на действительный, округленный до целых тонн вес груза, но не менее чем за 10 *т*.

Мелкими отправлениями в отношении применения тарифа признаются отправки грузов, загружаемые в сборные вагоны (в том числе с проводниками).

Расчет плат за перевозку мелких отправок производится по тарифу для мелких отправок за действительный (округленный) вес груза.

При погрузке мелких отправок средствами отправителя в накладной отправителем делается отметка «Сборный вагон»; отметка эта заверяется штампом станции. При погрузке же мелких отправок железной дорогой в накладной никаких особых отметок не делается.

Провозная плата по мелким отправлениям исчисляется за действительный вес груза по отделу III Тарифного руководства № 3 следующим порядком:

1) при весе отправки менее 1 т: за целые сотни килограммов по ставке за 100 кг, помещенной в графе 2 расчетных таблиц, а за десятки килограммов — по той же ставке со взысканием за каждые 10 кг по 0,1 ставки;

2) при весе отправки от 1 до 2 т включительно: за целые тонны по той графе расчетных таблиц (3-й или 4-й), которая соответствует количеству полных тонн, а за неполную тонну — по ставке за 100 кг, помещенной в графе 2 расчетных таблиц;

3) при весе отправки свыше 2 и до 10 т включительно: за целые тонны — по той графе расчетных таблиц (4 — 12-й), которая соответствует количеству полных тонн, а за неполную тонну — по ставке за 100 кг, помещенной в графе 13 расчетных таблиц.

Пример 1. На расстоянии 946 км малой скоростью перевозятся «орехи кедровые» весом 352 кг; в накладной имеются отметки «Погрузка отправителя» и «Сборный вагон».

Применяем тариф для мелких отправок.

Груз относится к 3-й позиции 6-й группы (см. стр. 448) и при мелких отправлениях должен рассчитываться по схеме № 6. Округляем вес 352 кг до 360 кг.

По расчетным таблицам (см. стр. 455) находим ставку за 100 кг (графа 2) на расстоянии 946 км (пояс 921—960 км) по схеме № 6 760 коп.

За 300 кг плата составит $(760 \cdot 3) = 2280$ коп.; прибавляем к этой сумме плату за 60 кг, которая составит $(760 : 10) \cdot 6 = 456$ коп., и получаем всего $2280 + 456 = 2736$ коп., или 27 р. 36 к.

Пример 2. На расстоянии 897 км малой скоростью перевезены «винные ягоды вяленые» весом 1352 кг; в накладной никаких отметок нет.

По алфавиту (см. стр. 451) определяем, что груз относится к 5-й позиции 6-й группы; по номенклатуре (см. стр. 448) находим, что при перевозке мелкими отправлениями расчет производится по схеме № 5. Округляем вес 1352 кг до 1400 кг. По расчетным таблицам (см. стр. 459) исчисляем плату за 897 км (пояс 881—920 км): за 1 т — 90 руб. и за 400 кг по ставке за 100 кг (графа 2), увеличив ее в 4 раза (за 4 сотни килограммов), т. е. $900 \cdot 4 = 3600$ коп., или 36 руб.

Общая сумма провозной платы составит $90 + 36 = 126$ руб.

Пример 3. На расстоянии 862 км малой скоростью перевезен груз «повидло фруктовое» весом 3352 кг; в накладной имеются отметки «Погрузка отправителя» и «Сборный вагон».

По номенклатуре (см. стр. 448) груз относится к 6-й позиции 6-й группы и при перевозке мелкими отправлениями таксируется по схеме № 4.

Округляем вес до 3400 кг. По расчетным таблицам (см. стр. 455) определяем плату за расстояние 862 км (пояс 841—880 км) так: за 3 т берем готовую плату 367 руб., а за 400 кг по ставке за 100 кг из графы 13 (поскольку вес груза более 2 т), увеличив эту ставку в 4 раза, т. е. $909 \cdot 4 = 3636$ коп., или 36 р. 36 к. Общая сумма провозной платы составит 367 руб. + 36 р. 36 к. = 403 р. 36 к.

В случаях, когда правилами установлен расчет плат за действительный вес груза, плата по отправлениям весом более 10 т исчисляется путем суммирования ставок за каждые 10 т, а за остальной вес (округленный до целых тонн) — по графе, соответствующей этому весу, независимо от того, в вагон какой подъемной силы груз будет погружен.

При повагонной перевозке грузов, погруженных отправителем по одной накладной в большегрузный подвижной состав (подъемной силой выше 20 т), приведенная в расчетных таблицах плата с вагона (подъемной силой от 15 до 18 т) взимается с увеличением в размерах, указанных в табл. 9.

Таблица 9

При весе отправки	При перевозке в вагонах подъемной силой	
	21—32 т вклю- чительно	33 т и более
	в %	
До 32 т включительно	50	100
Свыше 32 и до 37 т включительно	—	100
Свыше 37 и до 47 т включительно	—	150
Свыше 47 и до 55 т включительно	—	200
Свыше 55 и до 60 т включительно	—	250
Свыше 60 т	—	300

9. Расчет плат при перевозке в большегрузных вагонах

При перевозке в большегрузном вагоне грузов, перечисленных в особом перечне в Тарифном руководстве № 1, указанное выше увеличение платы производится во всех случаях.

При перевозке грузов, не поименованных в этом перечне, в большегрузном вагоне, поданном взамен двухосного вагона, при наличии (по плану) у отправителя груза в один адрес не более чем на двухосный вагон плата взывается в зависимости от веса отправки по повагонному тарифу для вагонов подъемной силой от 15 до 18 т или 20 т без повышения. В таких случаях станция отправления должна сделать отметку в накладной: «Четырехосный вагон подан взамен двухосного». Но если загруженное в большегрузный вагон количество груза больше технической нормы для вагонов подъемной силой 20 т а для грузов, не имеющих технических норм, больше 20 т или при меньшем весе вагон загружен до полной вместимости, то такая отметка не делается и расчет плат производится с повышением на общем основании.

Необходимо иметь в виду, что грузы, по которым при перевозке в большегрузных вагонах всегда применяется повышение провозной платы, отмечены в номенклатуре звездочкой (*).

По некоторым грузам при перевозке в большегрузных вагонах для определения размера провозной платы принимается к расчету вес груза не фактический, а по подъемной силе занятого под перевозку вагона. Такие грузы в перечне отмечены особым значком (▽).

10. Расчет плат за перевозку тяжеловесных, длинномерных, громоздких и негабаритных грузов

Провозная плата взимается всегда по повагонному тарифу при перевозке на платформах следующих грузов:

- 1) тяжеловесных (весом более 3 т в одном месте);
- 2) длинномерных, не помещающихся на одной двухосной платформе);
- 3) громоздких, перевозимых на платформах по неместимости в крытый вагон;

4) негабаритных (выходящих за пределы очертания подвижного состава).

Расчет производится по каждой отправке отдельно при перевозке как одной, так и нескольких отправок на платформе.

Тяжеловесные грузы, перевозимые в крытых вагонах, а не на платформах, таксируются на общем основании.

При перевозке длинномерных предметов на специальных платформах разной подъемной силы плата исчисляется за каждую платформу по тарифу, установленному для платформы меньшей подъемной силы. Однако, если на одну платформу сцепа погружены длинномерные предметы, выходящие за буферные станы, а вторая платформа сцепа загружена другими предметами, вследствие чего общий вес груза на сцепе превышает удвоенную подъемную силу меньшей платформы, то расчет плат производится по каждой платформе отдельно в соответствии с ее подъемной силой.

При перевозке негабаритных грузов в зависимости от степени негабаритности плата взыскивается с повышением в следующих размерах:

1) на 50% — при перевозке негабаритных грузов нулевой и первой степеней;

2) на 100% (вдвое) — при перевозке негабаритных грузов второй степени;

3) на 200% (втрое) — при перевозке негабаритных грузов третьей степени и выше.

Указание о степени негабаритности груза делается станцией отправления в накладной под наименованием груза «Груз негабаритный... степени» на основании акта комиссии по погрузке этого груза.

В случае перевозки грузов на тяжеловесных транспортерах кроме платы за провоз грузов, исчисленной на указанных выше основаниях, станцией отправления взыскивается особая плата по схеме № 43 с оси за пробег транспортера в порожнем состоянии на расстояние от станции, с которой транспортер отправлен под данную перевозку, до станции погрузки груза.

При использовании платформ меньшей подъемной силы как прикрытия или под установку контрольной рамы (макета) при перевозке негабаритных грузов расчет плат производится по тарифу, установленному для данного груза, отдельно за каждую платформу, причем плата, исчисленная за платформу, занятую под контрольную раму (макет негабаритного груза), повышению за негабаритность груза не подвергается.

Платформы, занятые под контрольные рамы (макеты) или поставленные как прикрытия, показываются в накладной на перевозку груза с отметкой «Платформа № ... занята под контрольную раму (или занята как прикрытия)».

11. Расчет плат за перевозку грузов с проводниками

За перевозку грузов при проводниках отправителя плата рассчитывается:

1) при повагонных перевозках — по повагонному тарифу;

2) при перевозке сборных отправок — порядком, установленным для сборных отправок.

Плата за проезд проводников взыскивается по общему пассажирскому тарифу жесткого общего (некупейного) вагона со скидкой 50% независимо от того, с каким поездом груз следует; при этом за проезд проводников в отдельном, предоставленном в счет плана отправителя товарном вагоне расчет производится за действительное число едущих, но не менее чем за 30 чел.

Плата за проезд проводников указывается в накладной.

12. Расчет плат за перевозку большой скоростью

За перевозку грузов большой скоростью расчет плат производится тем же порядком, как за перевозку малой скоростью, но по тарифу, указанному в графах 5 и 6 номенклатуры грузов («Тариф большой скорости»).

Если в графах 5 или 6 номенклатуры не установлено особого тарифа большой скорости, расчет производится по тарифам малой скорости (для мелких или повагонных отправок) с увеличением вдвое.

Пример 1. Перевозятся большой скоростью на расстоянии 856 км «винные ягоды свежие», 732 кг. Согласно алфавиту (стр. 451) груз относится ко 2-й позиции 6-й группы. По номенклатуре (стр. 448) для этого груза установлен тариф большой скорости по 5-й схеме. Провозная плата за округленный вес 740 кг по расчетным таблицам (стр. 455) составит $(860 \times 7,4) = 63$ р. 64 к.

Пример 2. На расстоянии 938 км перевозятся большой скоростью «ядра ореховые», 425 кг. Груз относится к 4-й позиции 6-й группы (стр. 448) и при перевозке большой скоростью тазируется по схеме А. Провозная плата по расчетным таблицам (стр. 455) составляет $(3580 \times 4,3) = 1539,4$ коп. или (округленно) 15 р. 40 к.

Пример 3. На расстоянии 910 км перевозятся большой скоростью «косточки фруктовые» из 3-й позиции 6-й группы, весом 1 234 кг. Согласно номенклатуре (стр. 448) для этого груза особого тарифа большой скорости не установлено. Поэтому провозную плату определяем по тарифу, установленному для малой скорости, по 6-й схеме с увеличением вдвое. По расчетным таблицам (стр. 455) исчисляем плату за округленный вес 1 300 кг:

За 1 т 73 руб.
» 300 кг, считая по 730 коп. за каждые 100 кг . 21 р. 90 к.
Всего . . . 94 р. 90 к.

Увеличив вдвое, получаем 189 р. 80 к.

13. Расчет плат за перевозку сборных отправок

Расчет провозной платы по сборным отправкам производится по следующей схеме.

В состав сборной отправки входят	Расчет производится
1. Грузы, отнесенные к одинаковым тарифам для мелких и повагонных отправок	За общий (округленный) вес, как за перевозку грузов одного наименования

В состав сборной отправки входят	Расчет производится
2. Разные грузы, принятые к перевозке мелкими отправлениями	По каждому наименованию отдельно за действительный (округленный) вес
3. Разные грузы, принятые к перевозке повагонными сборными отправлениями	По каждому наименованию отдельно за действительный (округленный) вес; с полученного общего итога плат делается скидка в размере 5%. Если сумма плат по этому расчету окажется меньше платы с вагона по повагонному тарифу того груза, который имеет наибольший вес, то взыскивается эта большая плата по повагонному тарифу При равенстве веса нескольких наименований сравнение производится с тем из повагонных тарифов, который дает наибольшую плату с вагона
4. Живность совместно с другими грузами	За живность, как за отдельную отправку, а за все другие грузы по каждому наименованию отдельно по тарифу большой скорости
5. Разные грузы большой скорости	По тарифу большой скорости тем же порядком (пп. 2 и 3), как и за грузы малой скорости

14. Расчет плат за перевозку скоропортящихся грузов в специальных вагонах

При перевозке скоропортящихся грузов одного наименования повагонными отправлениями в изотермических двух- и трехосных вагонах (ледниках и вентиляционных) провозная плата взыскивается всегда по повагонному тарифу большой скорости. При перевозке в четырехосных изотермических вагонах плата повышается на 100%.

Сборные отправки скоропортящихся грузов рассчитываются по тарифу большой скорости общим порядком, установленным для таксировки сборных отправок.

При перевозке скоропортящихся грузов по разным накладным в сборных и курсовых ледниках и вентиляционных вагонах плата взыскивается по каждой отдельной отправке по соответствующим тарифам большой скорости за действительный вес груза.

При перевозке скоропортящихся грузов в изотермических вагонах (ледниках и вентиляционных) кроме провозной платы во всех случаях взыскиваются сборы по хладотранспорту по особой таблице в зависимости от того, при каких условиях производится перевозка груза (с охлаждением, без охлаждения или с отоплением).

При перевозке свежего молока как по накладным, там и по молочным квитанциям сборы по хладотранспорту взыскиваются в половинном размере.

При отказе отправителя от погрузки в поданные охлажденные вагоны с него взыскивается сбор в следующем размере:

1) при отказе от погрузки двух- и трехосного вагона 66 руб. с вагона;

2) при отказе от погрузки четырехосного вагона 100 руб. с вагона.

Кроме того, в этом случае с отправителя взыскивается штраф по ст. 62 Устава железных дорог. Если же охлаждение вагона было связано с пробегом его до пунктов льдоснабжения за пределы станции отправления и обратно, а также если вагон был подан на станцию погрузки уже в подготовленном виде, помимо сбора за предварительное охлаждение и штрафа по ст. 62 Устава железных дорог с отправителя взыскивается плата за пробег вагона по 15 коп. с километра за действительное расстояние пробега под льдоснабжение в оба конца, но не менее чем за 50 км.

При простое специальных вагонов под погрузкой или выгрузкой сверх сроков, установленных для погрузки-выгрузки, с отправителя или получателя кроме штрафа за простой вагонов по ст. 78 Устава железных дорог взыскивается плата за растаявший лед в размере 4 р. 50 к. в час при простое двух- и трехосных вагонов и 6 р. 50 к. — четырехосных вагонов.

В случае предоставления железной дорогой оборудованных вагонов под перевозку скоропортящихся грузов взыскиваются сборы в следующих размерах:

1) за установку, пользование в пути и снятие печного оборудования 66 руб. с вагона за весь путь следования;

2) за оборудование утеплительными щитами, включая и стоимость постановки печи, — 235 руб. с вагона за весь путь следования.

При оборудовании вагонов печами и щитами самим отправителем из своих материалов этот сбор не взыскивается. В этом случае взыскивается лишь плата за заделку крыши вагона и установку печи в размере 30 руб.

При отказе отправителя от погрузки в оборудованные железной дорогой вагоны с него взыскивается сбор за оборудование, как при состоявшейся перевозке.

В тех случаях, когда под перевозку скоропортящегося груза подан изотермический вагон взамен предусмотренного планом обыкновенного крытого вагона, расчет производится на общем основании как за перевозку в обыкновенном вагоне без начисления сборов по хладотранспорту; о подаче изотермического вагона взамен обыкновенного крытого станция должна внести отметку в накладную;

15. Расчет плат при обнаружении перегруза сверх подъемной силы вагона

При обнаружении перегруза на попутной станции или на станции назначения кроме штрафа за перегруз в размере 50 руб. с вагона взыскивается плата за провоз излишка сверх подъемной силы вагона от пункта погрузки до пункта обнаружения перегруза по соответствующему потонному тарифу, как за отдельную отправку.

При досылке отгруженного излишка плата за расстояние от станции отгрузки до станции назначения взыскивается как за самостоятельную отправку на общих основаниях.

16. Сбор за погрузочно-разгрузочные работы

За производство погрузочно-разгрузочных работ средствами железных дорог с отправителей или получателей кроме провозной платы взимается сбор в следующих размерах:

По мелким отправкам

За погрузку	3 р. 50 к. с 1 т
» выгрузку	3 » 50 » 1 »
» перегрузку	7 руб. » 1 »

По повагонным отправкам

За погрузку	2 руб. с 1 т
» выгрузку	2 » » 1 »
» перегрузку	4 » » 1 »

По перевозкам в смешанном железнодорожно-водном сообщении:

За погрузку	1 р. 10 к. с 1 т
» выгрузку	1 » 10 » 1 »
» перегрузку	2 » 20 » 1 »

Сбор за перегрузку начисляется при переходе груза с широкой колеи на узкую и обратно, а также в пунктах перевалки.

Перечисленные тарифные сборы за погрузочно-разгрузочные операции взыскиваются при перевозке тарно-штучных грузов, переработка которых производится железными дорогами в обязательном порядке. Если же погрузка и выгрузка перевозимого груза лежат согласно Уставу железных дорог на обязанности отправителя и получателя (например, навалочные, насыпные и другие грузы), но по соглашению с клиентом выполнены дорогой, то плата за эти операции взыскивается не по тарифным ставкам, а по договоренности с клиентом на основании имеющих распоряжений управления дороги. Плата в этих случаях взыскивается по квитанции разного сбора и в дорожные документы не включается, а в соответствующих графах накладной и дорожной ведомости указывается «Погрузка отправителя» и «Выгрузка получателя».

Сбор за погрузочно-разгрузочные работы начисляется по ставкам для повагонных или мелких отправок в зависимости от того, как рассчитана провозная плата — по повагонному тарифу или для мелких отправок.

По мелким отправкам весом более 3 т сбор за выгрузку при отправлении не взыскивается, а начисляется станцией назначения и взыскивается при выдаче в том случае, если выгрузка произведена средствами дороги.

17. Сбор за хранение грузов

За хранение грузов на станции назначения после истечения срока бесплатного хранения до момента вывоза груза получателем взыски-

вается сбор за действительный вес хранившегося груза по следующим ставкам с 1 т:

За 1 сутки	40 коп.
» 2 суток	1 р. 60 к.
» 3 »	3 » 00 »
» 4 »	6 » 00 »
» 5 »	8 » 50 »
» 6 »	10 » 80 »
» 7 »	14 » 00 »
» 8 »	16 » 80 »
» 9 »	19 » 80 »
» 10 »	25 » 00 »
Свыше 10 суток	за каждые сутки прибавляется по 2 р. 50 к.

При исчислении сбора за хранение неполные сутки хранения считаются за полные и общая сумма не может быть менее 20 коп.

За хранение повагонных отправок некоторых грузов (перечисленных в тарифе), хранение которых допускается на открытых площадях, сбор взыскивается в размере 50% указанных ставок.

За хранение подвижного состава, перевозимого на своих осях, взимается по 1 р. 50 к. в сутки с вагона, за хранение животных — по 25 коп. со штуки.

За хранение груза до выкупа сбор взыскивается по накладной, за хранение после выкупа — по квитанции разного сбора.

При ликвидации невостребованных грузов сбор за хранение начисляется за все время фактического хранения грузов на станции; однако согласно ст. 47 Устава железных дорог с отправителя в части, недовырученной при ликвидации, сбор взыскивается не более чем за 20 дней.

Сбор за хранение в тех же размерах взыскивается также на станции отправления, если ввозимый частями груз после предъявления накладной не был сдан полностью к перевозке в течение дня предъявления накладной или если груз взят отправителем обратно после сдачи к перевозке. Сбор в этих случаях взыскивается за весь вес, указанный в накладной, за время от предъявления накладной до выдачи отправителю квитанции к накладной или до момента обратной выдачи груза.

За хранение доставляемой получателями на станции назначения тары (мешки, бочки) для выгрузки ожидаемых к прибытию хлебных грузов насыпью и наливных грузов в цистернах и тендерах, при условии предъявления документальных доказательств о состоявшейся отправке груза со станции отправления, сбор взыскивается в размере 30 коп. с 1 т в сутки.

За охрану на станциях прибывших партий тракторов, автомашин и сельскохозяйственных машин в количестве 5 платформ и более помимо сбора за хранение с получателей взыскивается сбор в размере 40 руб. с партии машин за первые сутки охраны и по 100 руб. за каждые последующие сутки.

18. Премия за укрупненные партии мелких отправок

При одновременном предъявлении отправителем или транспортно-экспедиционной конторой укрупненных партий мелких отправок, по их заявлению, выплачивается премия:

1) если все отправки, входящие в укрупненную партию, следуют на расстояние: не менее 300 км — при назначении всей партии груза на одну станцию и не менее 500 км — при назначении грузов на разные станции, лежащие на одном сортировочном участке, т. е. между двумя основными грузосортировочными станциями;

2) если количество грузов, входящих в укрупненную партию, не превышает подъемной силы или вместимости вагона и составляет не менее 8 т для двухосного и 16 т для четырехосного вагона.

Общий вес партии грузов, за который должна выплачиваться премия, определяется путем суммирования веса (округленного) всех отправок с соблюдением следующего порядка:

1) отправки весом менее 4 т при расчете премии принимаются полным весом;

2) если в предъявленной укрупненной партии имеются отдельные отправки весом более 4 т, то вес каждой такой отправки при расчете премии принимается за 4 т;

3) если в предъявленной партии имеется несколько отправок одного отправителя, адресованных одному получателю на одну станцию назначения, и общий вес этих отправок превышает 4 т, то этот общий вес при расчете премии принимается за 4 т.

Если все отправки укрупненной партии принадлежат одному отправителю и перевозятся на одну станцию назначения в адрес одного получателя, то премия за укрупнение отправок не выплачивается.

Премия выплачивается за расстояние от станции отправления до станции назначения (для прямых вагонов) или до ближайшей основной грузосортировочной станции, лежащей перед станцией первой отгрузки (если грузы следуют на разные станции) за каждую тонну укрупненной партии (в копейках) в размерах, установленных тарифом.

Премия за укрупнение отправок выплачивается также по перевозкам в прямом смешанном, железнодорожно-водном сообщении:

1) если грузы отправляются со станции железной дороги и перевозятся в одном вагоне до одного пункта перевалки на расстояние не менее 500 км;

2) если отправки следуют с воды на железную дорогу и погружены пароходством в сборный вагон с соблюдением установленных условий.

Премии, получаемые отправителями и транспортно-экспедиционными конторами за укрупнение мелких отправок, расходуются: 60% на улучшение складского, весового хозяйства и механизацию погрузочных работ и 40% на премирование работников, непосредственно связанных с выполнением работ.

19. Исключительные и местные тарифы

Исключительные тарифы (пониженные или повышенные) применяются лишь при перевозках в сообщениях от и до определенных станций, указанных в самих тарифах.

Если тариф установлен до или от района, ограниченного определенным участком, то под действие этого тарифа подпадают также и станции, расположенные на примыкающих к участку тупиковых линиях и ветвях.

Если отправка подпадает под действие нескольких исключительных пониженных тарифов, применяется тариф, дающий меньшую плату.

Если отправка подпадает под действие нескольких повышенных тарифов, применяется тариф, дающий большую повышенную плату.

Если отправка подпадает под действие повышенного и пониженного тарифов, применяется расчет по исключительному повышенному тарифу.

Исключительные пониженные тарифы не применяются, когда перевозка грузов совершается хотя и от станции или до станции, предусмотренной исключительным тарифом, но производится в порядке переотправки с колес по старым или новым документам.

При этом станция переотправки должна сделать в новой (или старой) накладной отметку: «Груз прибыл со станции ... и переотправлен с колес, почему к этой отправке искл. тар №... по гр. .. не должен быть применен».

Повышенные исключительные тарифы не применяются к грузам, перевозка которых хотя и запланирована в водном или смешанном железнодорожно-водном сообщении, но в силу указаний правительства производится в сплошном железнодорожном сообщении. Основанием для неприменения в этом случае повышенных тарифов служит распоряжение начальника дороги, о котором должна быть сделана отметка в накладной станцией отправления.

Исключительные тарифы, установленные для отдельных грузов, помещены в соответствующих группах номенклатуры (см. стр. 448—449), а относящиеся ко всем группам помещены в конце Тарифного руководства № 1.

М е с т н ы е т а р и ф ы применяются только в сообщениях между станциями данной дороги.

За перевозку грузов с участием линий или ветвей железных дорог, на которых установлены местные тарифы, плата рассчитывается в зависимости от вида данного местного тарифа одним из следующих способов:

1) с переломом плат: плата рассчитывается по общему или исключительному тарифу, но отдельно за протяжение участка, на котором действует местный тариф, и отдельно за остальное протяжение перевозки;

2) по сумме плат: за протяжение участка, на котором действует местный тариф, — по этому тарифу и за остальное протяжение перевозки — на общих основаниях;

3) с дополнительной приплатой или скидкой: за все протяжение перевозки на общих основаниях без перелома, но с увеличением или с уменьшением платы в размере, указанным в местном тарифе.

К перевозкам, следующим транзитом через линии, на которых действуют местные тарифы, последние применяются только в тех случаях, когда об этом указано в местном тарифе.

20. Общий порядок таксировки

Таксировка, т. е. исчисление причитающихся за перевозку тарифных плат и сборов, производится в такой последовательности:

- 1) по схематической карте определяют направление перевозки;
- 2) по Тарифному руководству № 4 вычисляют расстояние;
- 3) по отметкам и другим данным накладной устанавливают род отправок — повагонная или мелкая;
- 4) по алфавиту к номенклатуре (Тарифное руководство № 2) определяют, к какой группе и тарифной позиции относится данный груз;
- 5) по номенклатуре грузов (Тарифное руководство № 1) определяют, какая тарифная схема должна быть применена к данному грузу;
- 6) по расчетным таблицам (Тарифное руководство № 3) исчисляют сумму провозной платы;
- 7) по правилам Тарифного руководства № 1 определяют дополнительные сборы;
- 8) подводят общий итог всех сборов по накладной.

Г Л А В А X I V

ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ В ПРЯМЫХ МЕЖДУНАРОДНЫХ СООБЩЕНИЯХ

1. Общие положения

Прямым международным сообщением считается такое сообщение, в котором перевозка совершается по территории двух или нескольких государств по одной накладной, составляемой на весь путь следования груза.

Прямые международные сообщения бывают: сухопутные, в которых участвуют только железные дороги, и смешанные железнодорожно-водные, осуществляемые при посредстве железных дорог и пароходств.

В зависимости от того, совершается ли перевозка груза в международном сообщении с перегрузкой или с перестановкой вагонов на оси другой колеи, существуют перегрузочное и бесперегрузочное сообщения.

Перегрузочное сообщение — это такое международное сообщение, при следовании в котором груз обязательно должен быть перегружен в другой вагон ввиду изменения ширины колеи.

В перегрузочном сообщении груз на пограничной станции не перегружается, а передается в том вагоне, в котором он прибыл на пограничную станцию.

Передача вагонов в бесперегрузочном сообщении производится:

- 1) путем перехода вагона на своих осях из одной страны в другую там, где ширина колеи равна ширине колеи в СССР;
- 2) путем перестановки вагонов на оси соответствующей колеи на специально организованных пунктах перестановки там, где имеется другая ширина колеи.

2: Тарифы

В международных сообщениях под понятием «тарифы» понимаются не только провозные платы, дополнительные сборы и правила их исчисления, но также и правила об условиях перевозки грузов.

Тарифы международных сообщений обычно состоят из двух частей.

В части I тарифа приведены правовые нормы, регулирующие взаимоотношения между клиентами и железными дорогами, а также дорог между собой. Часть II тарифа содержит номенклатуру и классификацию грузов, провозные ставки и правила применения их.

В основу части I тарифов прямых международных сообщений положена Международная конвенция о перевозке грузов по железным дорогам от 23 октября 1924 г. (сокращенно МГК, Тарифное руководство № 315).

Хотя СССР и не является участником этой конвенции, однако СНК СССР предоставил НКПС право при установлении тарифов для прямых международных сообщений принимать в основу правовых взаимоотношений между клиентами и железными дорогами Международную конвенцию с необходимыми дополнениями и изменениями. Поэтому часть I тарифов содержит по существу только дополнения и изменения к тем или иным статьям МГК, которые необходимо было внести в тариф по условиям данного сообщения.

Наряду с тарифом для каждого прямого международного сообщения имеются служебные инструкции. Они содержат указания железнодорожным агентам о порядке приема, отправления, передачи и выдачи грузов, а также правила, регулирующие взаимоотношения железных дорог между собой.

Расчет провозных плат за перевозку грузов в прямых международных сообщениях производится или по внутренним тарифам участвующих в перевозке железных дорог, или по так называемому прямому тарифу, если он имеется в данном сообщении, или, наконец, за часть пути по внутреннему тарифу, а за другую часть пути по прямому тарифу. Основной частью прямых тарифов является номенклатура грузов, так как прямой тариф применяется только к грузам, включенным в эту номенклатуру.

В номенклатуре грузов против каждого наименования указаны классы тарифов малой и большой скорости, подлежащие применению на протяжении страны отправления и страны назначения, а также транзитных стран.

Необходимо отличать понятие «станция, включенная в прямое международное сообщение», от понятия «станция, включенная в прямой международный тариф».

Станцией, включенной в прямое международное сообщение, считается такая станция, которая может принять груз к перевозке в данном международном сообщении по прямой накладной этого сообщения.

Станцией, включенной в прямой международный тариф (часть II тарифа), считается такая станция, которая помимо приема груза по прямой накладной данного международного сообщения может так же точно исчислить провозную плату по прямому тарифу данного сообщения.

3. Расчеты за перевозку

В прямых международных сообщениях платежи, относящиеся к перевозке (провозная плата, дополнительные и другие сборы) уплачиваются или отправителем на станции отправления (франки-

ровка) или получателем на станции назначения (перевод плат).

Если отправитель не уплатил платежей при отправлении груза, то они считаются переведенными на получателя груза.

Ф р а н к и р о в к о й называется уплата отправителем платежей за перевозку (за часть или за все протяжение пути) независимо от того, исчислены ли причитающиеся суммы точно в окончательный расчет или приблизительно в качестве залога.

Отправитель может уплатить платежи за все протяжение перевозки до станции назначения или только за часть пути. В последнем случае франкировка допускается только до границы страны отправления или назначения. При этом отправитель может уплатить или все платежи, или только провозную плату и дополнительные сборы, начисляемые на станции отправления груза, или только одну провозную плату, или только дополнительные сборы и иные сборы, или только некоторые из них.

При уплате (франкировке) отправителем провозной платы и дополнительных сборов на станции отправления полностью за все протяжение перевозки станции отправления взыскивает с отправителя залог. Размер залога определяется так: протяжение дорог страны назначения принимается по среднему расстоянию, указанному в служебной инструкции, провозная плата исчисляется по внутреннему тарифу с надбавкой 10% за это среднее расстояние; прибавляется приблизительно процент для покрытия дополнительных сборов по дорогам страны назначения.

На оплачиваемые отправителем платежи за все протяжение перевозки составляется особый документ «**ф р а н к а т у р н а я з а п и с ь**», которая прилагается к накладной и следует до станции назначения.

4. Документы на перевозку

Каждая отправка должна быть предъявлена отправителем при накладной, составленной на бланке по форме, установленной для сообщения, в котором отправляется груз. Вместе с накладной отправитель обязан представить дубликат накладной по той же форме, как и накладная.

Форма бланка накладной и дубликата во всех международных сообщениях одинакова.

На бланке накладной для каждого сообщения имеется печатная надпись, содержащая название данного сообщения.

Текст бланка накладной и дубликата печатается для каждого сообщения на тех языках, которые установлены для данного сообщения тарифом этого сообщения.

Накладная заполняется на языке страны отправления. По отправкам из СССР накладные заполняются на русском языке.

Перевод на язык страны назначения производится на пограничной станции принимающей дороги.

В накладной может быть указано в качестве получателя, только одно лицо, фирма, банк, завод, учреждение и т. п. Должно быть указано также местожительство получателя.

Не допускаются такие, например, указания «Предъявителю дубликата», «Г-ну N для г-на X», «В распоряжение...»

Отправитель обязан приложить к накладной документы, которые необходимы для выполнения до сдачи груза получателю таможенных, налоговых, финансовых и других административных обязанностей, с точным указанием этих документов в накладной.

К таким документам относятся:

- 1) таможенная декларация;
- 2) спецификации или фактуры-спецификации;
- 3) ветеринарные свидетельства;
- 4) свидетельства о происхождении груза (сертификаты).
- 5) сертификаты ГИК (Государственной инспекции по качеству) и др.

Наличие приложенных и указанных отправителем в накладной документов должно быть проверено станцией отправления. Обнаруженные при этом неточности должны быть устранены отправителем. Если сопроводительные документы не прикреплены тщательно к накладным самим отправителем, то это должна сделать станция отправления, так как железная дорога ответственна за утрату перечисленных в накладной и приложенных к ней сопроводительных документов.

Если требуемые сопроводительные документы не могут быть приложены к накладной вследствие сдачи их на одной из пограничных станций, то накладная должна содержать в себе точное указание места, куда они сданы.

В случае неприложения к накладной документов, необходимых для исполнения административных и таможенных правил, грузовладелец обязан возместить понесенные вследствие этого дорогой убытки и уплатить штраф за простой вагонов.

Дубликат накладной выдается отправителю на руки, а накладная сопровождает груз до станции назначения.

Бланки дорожных ведомостей всех сообщений печатаются на языке страны отправления.

Печатная номерация на бланках дорожных ведомостей делается только на двух экземплярах и корешке дорожной ведомости, которые брошируются и расходуются в порядке номерации.

Первый экземпляр с печатной номерацией должен следовать с накладной до станции назначения. На этом экземпляре, в правом углу на полях отпечатано мелким шрифтом: «Следует до станции назначения». Второй экземпляр с печатной номерацией следует до пограничной станции железных дорог СССР. На этом экземпляре на том же месте отпечатано: «Следует до пограничной станции железных дорог СССР».

Остальные экземпляры дорожных ведомостей, если они должны составляться в данном сообщении для иностранных транзитных дорог, заготавливаются и высылаются станциям без печатной номерации.

Номерация дорожных ведомостей является номером отправки, и станция отправления номером дорожной ведомости номерует накладную и дубликат накладной.

Первый экземпляр с печатной номерацией и с надписью «Следует до станции назначения» сопровождает отправку до станции назначения груза. Второй экземпляр, также с печатной номерацией и с

надписью «Следует до пограничной станции железных дорог СССР», задерживается пограничной передаточной станцией железных дорог СССР.

После наложения на вагон пломб составляется на каждый груженный вагон вагонный лист.

Вагонный лист составляется в одном экземпляре и следует до станции назначения груза в бесперегрузочном сообщении и до пограничной станции принимающей дороги, если груз следует в перегрузочном сообщении.

При франкировке платежей станция отправления составляет франкатурную запись, которая предназначается для записи попутными станциями (а также станциями назначения и пограничными) дополнительных сборов и расходов, франкированных отправителем и начисляемых на этих станциях, а также провозной платы за провоз по иностранным железным дорогам.

В удостоверение получения от отправителя суммы залога станция выдает ему квитанцию от франкатурной записи.

Франкатурная запись прилагается к накладной и сопровождает отправку до станции назначения; она должна быть возвращена станцией назначения иностранных железных дорог при дорожной ведомости на пограничную станцию железных дорог СССР, через которую проследовал груз.

Эти франкатурные записи пограничная станция один раз в месяц при перечнях в двух экземплярах, составленных по дорогам отправления грузов, представляет в управление своей дороги (контроль доходов).

Окончательный расчет с отправителем груза по залогу производится дорогой отправления или пограничной при расчете через Государственный банк.

5. Маркировка грузов

На экспортные грузы наносится только маркировка грузоотправителя его средствами; станции, приняв экспортный груз к перевозке с грузоотправительской маркировкой, свою железнодорожную маркировку не наносят.

Этот порядок распространяется и на отправки экспортных грузов по накладным внутреннего сообщения до пограничной станции или до порта.

Маркировка экспортных грузов наносится отправителем исключительно латинским шрифтом и должна содержать следующие обязательные данные:

- 1) условное обозначение экспортного объединения;
- 2) номер наряда;
- 3) номер места (за исключением массовых грузов);
- 4) место назначения груза.

Кроме отправительской (грузовой) маркировки грузоотправителем может быть нанесена на грузовых местах специальная маркировка, указывающая на способ обращения с грузом в пути, во время

грузовых операций, хранения и т. п., например «Верх», «Осторожно», «Стекло», «Здесь поднимать» и т. д.

Специальная маркировка наносится на двух языках: на русском и на одном из иностранных языков.

6. Перевозка грузов, подлежащих таможенному досмотру

Грузы, следующие через границу, подвергаются таможенному досмотру и облагаются установленной пошлиной.

Импортные грузы иногда направляются с пограничного пункта для досмотра и оплаты пошлиной во внутренние таможни. В этих случаях на вагоны, кроме железнодорожных пломб, навешиваются таможенные пломбы и замки.

По прибытии на станцию, при которой находится таможня, вагон без вскрытия передается в распоряжение таможни вместе с сопровождающими груз таможенными документами.

Мелкие отправки грузов, подлежащих таможенному досмотру, перевозятся в особых корзинах или специальных баулах (амбалажах) за пломбами пограничной таможни. Такие грузы перевозятся в сборных вагонах, следующих за железнодорожными пломбами, и на станции выгрузки передаются внутренней таможне.

При обнаружении в пути вагона за исправными таможенными пломбами или замками, но с неисправными железнодорожными пломбами или за исправными таможенными замками и железнодорожными пломбами, но с неисправными или оборванными таможенными пломбами вскрытие вагона и проверка груза не производятся, но о неисправности составляется коммерческий акт.

Во всех случаях нарушения или срыва железнодорожных пломб станция обязана наложить новые пломбы с составлением об этом акта, а при неисправности или отсутствии таможенных пломб — уведомить об этом ближайшую по пути следования груза таможню, не отцепляя вагона от того поезда, с которым он следует.

При отцепке вагона за таможенными замками или пломбами для перегрузки по технической неисправности кроме технического акта составляется коммерческий акт. В этом акте должно быть указано, в чем именно состояло повреждение вагона, какие меры приняты к охране груза, а также каковы недостаха или повреждение груза, если это было обнаружено. Акт должен быть подписан начальником станции, двумя свидетелями из лиц, присутствовавших при перегрузке, главным кондуктором и лицом, под охраной которого находился отцепленный вагон. Один экземпляр акта прилагается к перевозочным документам, второй отправляется при вагонном листе на перегруженный вагон в таможню назначения и третий остается при делах станции.

7. Вагоны, обращающиеся в международных сообщениях

Перевозка грузов в прямых международных сообщениях производится как в крытых, так и в открытых вагонах.

Установление пригодности вагона в техническом отношении к следованию в данном сообщении производится агентом вагонной службы и удостоверяется им путем выдачи особого уведомления в двух экзем-

плярах. Один экземпляр уведомления хранится при делах станции, а другой следует вместе с вагонным листом до пограничной станции.

Погрузка экспортных грузов, направляемых в бесперегрузочных сообщениях, в вагоны, не имеющие таких уведомлений, запрещена.

Независимо от технического осмотра вагонов весовщик должен произвести самый тщательный осмотр их и удостовериться, гарантирует ли состояние вагона целость и сохранность груза при перевозке.

О годности вагона к погрузке весовщик делает отметку за своей подписью в уведомлениях вагонной службы.

Вагоны иностранных дорог срочного возврата после разгрузки немедленно возвращаются при грузовых документах в страну-собственницу через тот же пограничный передаточный пункт, через который они поступили на дороги СССР.

Использование иностранных вагонов срочного возврата для внутри-союзных и экспортных перевозок допускается лишь с назначением на попутные станции в направлении к дороге-собственнице или в страну-собственницу.

При обнаружении иностранных вагонов срочного возврата грузными в направлении от страны-собственницы после выгрузки импортного груза они должны немедленно перегружаться и отправляться на дорогу-собственницу порожняком при грузовых документах.

8. Передача и прием вагонов и грузов на границе

Передача и прием вагонов и грузов на границе совершаются пограничной передаточной станцией по правилам узловых соглашений, определяющих порядок и условия движения поездов и перевозки грузов через пограничный пункт.

Вагоны, передаваемые на иностранные дороги, после таможенного досмотра должны быть станцией перепломбированы.

Помимо операций по передаче и приему вагонов и грузов пограничные передаточные станции обязаны произвести в соответствующих случаях исчисление провозных платежей и оформить запись исчисленных ими сумм в накладной и дорожной ведомости, а также проверить платы, исчисленные станцией отправления.

По всем отправкам, следующим в СССР, исчисление провозной платы, а также дополнительных сборов за протяжение железных дорог СССР (включая сбор за выгрузку) производится пограничными станциями.

Показанный в накладной и дорожной ведомости итог сумм проставляется станцией в штампе следующего содержания:

Взыскать с получателя на станции назначения руб. . . коп.

Тарифовед станций
(наименование станции) (подпись)

Штемпель налагается на оборотной стороне накладной внизу под чертой и на оборотной стороне дорожной ведомости в верхнем левом углу.

Пограничные станции обязаны также следить за своевременным возвращением иностранными железными дорогами обратно со станций назначения груза франкатурных записей.

9. Выдача прибывших грузов

О прибытии импортного груза станция обязана известить грузополучателя письменно под расписку, а где это невозможно, — заказным письмом.

Исчисление провозной платы за протяжение железных дорог СССР по отправлениям международных сообщений, следующим в СССР, независимо от того, переводятся ли платежи по таким отправлениям на получателя или они франкированы отправителем, а также независимо от применяемых к данной отправка за протяжение железных дорог СССР тарифов, т. е. применяется ли прямой тариф или внутренний тариф железных дорог СССР, производится пограничной станцией железных дорог СССР, через которую прошла данная отправка. Поэтому станция назначения исчисляет только дополнительные сборы, возникшие на этой станции, по внутреннему тарифу железных дорог СССР.

В случае не востребоваания прибывшего по накладной международного сообщения груза по истечении 5 дней хранения грузополучатель и соответствующие импортирующие объединения, а при отсутствии данных о последних — Технопроимпорт в Москве уведомляются станциями Московского узла почтой, а остальными станциями — телеграфно, с указанием номера накладной, станции отправления, получателя, рода и количества груза и полной маркировки.

Указания о том, к какому импортирующему объединению следует обращаться при не востребоваании груза или необходимости ликвидации его, имеются в накладной на лицевой стороне ее в специальном штампе, который ставится на пограничной станции, или в графе «Заявления ...».

Невостребованный груз ликвидируется только согласно указанию импортирующего объединения или Технопроимпорта.

10. Ордерные накладные

Ордерные накладные применяются в смешанных железнодорожно-водных международных сообщениях.

Особенность такой накладной составляет ордерная оговорка, вносимая в накладную и заключающаяся в том, что в накладной и дубликате накладной в графе «Наименование получателя» пишется перед наименованием получателя слово «Приказу ...». Это означает, что дубликат со всеми правами по нему может передаваться приказом получателя другому лицу или фирме по передаточной надписи (индоссамент) на обороте дубликата. В этом случае в передаточной надписи указываются имя и адрес нового получателя (индоссатора) и подпись первого распорядителя груза (индоссанта).

Лицо, указанное в передаточной надписи (индоссаменте), может передать свои права по дубликату, вместе с дубликатом, другому лицу или фирме путем второй передаточной надписи, помещаемой под первой, и т. д. Таким образом дубликат может передаваться из рук в руки несколько раз при условии, однако, что последовательность передачи прав от одного распорядителя груза другому не прерывается.

Для перевозочных предприятий законным владельцем и распорядителем груза является только лицо или фирма, указанные отправителем груза на лицевой стороне накладной, а при наличии передаточных надписей (индоссаментов) — лицо или фирма, указанные в последней передаточной надписи (индоссаменте), если эта надпись сделана лицом, правомочным на передачу прав на распоряжение грузом.

ТЕХНИЧЕСКИЕ НОРМЫ (в тоннах)

ЗАГРУЗКИ ВАГОНОВ, ПОЛУВАГОНОВ, ХОППЕРОВ И ПЛАТФОРМ

№ позиции	№ групп и наименование груза	Техническая норма в т загрузки вагона или платформы подъемной силой					
		16,5 т	18,0 т	20,0 т	40,0 т	50,0 т	60,0 т
Позиция 1	Группа 1						
	Хлебные грузы						
	Зерно						
	Рожь, пшеница, чечевица, кукуруза (кроме кукурузы в кочках) насыпью	16,5	16,5	20,0	40,0	50,0	—
	Рожь, пшеница, чечевица, просо, ячмень, кукуруза, горох, фасоль, бобы в таре	16,5	18,0	20,0	40,0	50,0	—
	Овес насыпью	15,5	15,5	17,5	36,5	37,0	—
	Овес в таре	16,5	16,5	19,5	37,0	41,5	—
	Кукуруза в кочках	12,5	12,5	12,5	25,0	25,0	—
	Рис и рисовая сечка в таре	16,5	18,0	20,0	40,0	50,0	—
	Семена масляничные:						
	Семя льняное в таре	16,5	18,0	20,0	40,0	50,0	—
	Семя подсолнечное насыпью	12,5	12,5	14,0	29,0	31,0	—
	Семя подсолнечное в таре	13,5	13,5	15,0	30,0	32,0	—
	Хлопковые семена, кроме семян V и VI сорта:						
	а) в крытых вагонах	13,0	13,0	13,0	26,0	26,0	—
Позиция 1	б) на платформах высокобортовых и с нарощенными бортами	16,0	16,0	16,0	—	—	—
	Группа 2						
	Хлопок очищенный в крытых вагонах	12,0	12,0	12,0	24,0	24,0	—
	Хлопок персидский в крытых вагонах	8,0	8,0	8,0	16,0	16,0	—
	Хлопок-сырец, кроме крашеного и V и VI сорта:						
	а) в крытых вагонах	7,0	7,0	7,0	14,0	14,0	—
	б) на платформах	10,0	10,0	10,0	—	—	—

При перевозке хлопка-волокна с заводов техническая норма устанавливается в зависимости от мощности прессов по нижеследующей таблице.

Продолжение

Подъемная сила вагона Тип и мощность прессов	Крытые вагоны			Платформы		
	16,5 и 18,0 т	20,0 т	50,0 т	16,5 т	18,0 т	20,0 т
Пресс мощностью 250 ат и выше	14	17	36	16,5	18	20
Гидравлический пресс мощностью до 250 ат	12	15	30	16,5	18	20
Винтовой пресс АККО	11	14	25	15,0	16	16

№ позиции	№ групп и наименование груза	Техническая норма в т загрузки вагона или платформы подъемной силы					
		16,5 т	18,0 т	20,0 т	40,0 т	* 50,0 т	60,0 т
Позиция 2	а) лен трепаный сланцевый по № 12 включительно	10,0	10,0	10,0	21,0	21,0	—
	Лен трепаный ниже № 12	9,0	9,0	9,0	19,0	19,0	—
	Лен чесаный	12,0	12,0	12,0	24,0	25,0	—
	Лен-моченец	8,0	8,0	8,0	16,5	16,5	—
	Лен-сырец	8,0	8,0	8,0	16,0	16,0	—
	б) пенька чесаная	10,0	10,0	10,5	21,0	21,0	—
	» трепаная	9,0	9,0	9,0	18,0	18,0	—
	» сырец	7,0	7,0	7,0	15,0	15,0	—
	в) волокно кенафа, канатника	7,0	7,0	7,0	15,0	15,0	—
	кудель в кипах пеньковая, лубяная, льняная	6,5	6,5	6,5	14,0	14,0	—
	кудель в кипах прочая	10,0	10,0	10,0	21,0	21,0	—
	г) очески джута, кенафа, кендыря, кудели, льна, пеньки в кипах	7,0	7,0	7,0	15,0	15,0	—
	отходы турбинные льняные и пеньковые (конопляные), пакля конопляная, льняная и пеньковая	5,0	5,0	5,0	10,0	10,0	—
	Длинный луб конопли	7,0	7,0	7,0	15,0	15,0	—

№ позиции	№ групп и наименование груза	Техническая норма в т загрузки вагонов или платформы подъемной силы					
		16,5 м	18,0 м	20,0 м	40,0 м	50,0 м	60,0 м
Позиция 1	Группа 3						
	Табак листовой желтый (папиросный) и черный (сигарный)	5,5	5,5	5,5	11,0	11,0	—
Из пози- ции 4	Группа 4						
	Сено						
	а) В крытых вагонах . . .	7,0	7,0	7,0	14,5	14,5	—
	б) На платформах длиной 9,2 и 8,5 м	14,0	14,0	14,0	—	—	—
	На платформах длиной 6,4 м	7,0	7,0	—	—	—	—
Из пози- ции 4	На четырехосных плат- формах	—	—	—	—	19,0	—
	Солома						
	а) В крытых вагонах . . .	5,5	5,5	6,0	12,0	12,0	—
	б) На платформах длиной 9,2 и 8,5 м	11,0	11,0	11,0	—	—	—
	На платформах длиной 6,4 м	7,0	7,0	—	—	—	—
Из пози- ции 3	На четырехосных платфор- мах	—	—	—	—	—	15,0
	Группа 5						
	Свекла						
	а) На платформах с обре- шечиванием	16,0	17,5	19,5	—	49,5	—
	б) На платформах без об- решечивания	15,0	15,0	15,0	—	—	—
Позиция 1	Группа 10						
	Кожи и шкуры невыделан- ные, пушнина и их об- резки (вся позиция):						
	а) сырые и мокро-соленые	16,5	16,5	16,5	33,0	33,0	—
Позиции 1 и 3	б) сухие	6,0	6,0	6,0	12,0	12,0	—
	Группа 16						
	Лесоматериалы круглые и пиленые твердых пород всех размеров:						
	а) в крытых вагонах . .	16,5	18,0	20,0	38,0	38,0	—
	б) на платформах	16,5	18,0	20,0	—	40,0	Тормозной
		—	—	—	—	42,0	Историч.

№ позиции	№ групп и наименование груза	Техническая норма в т загрузки вагона или платформы подъемной силы					
		16,5 м	18,0 м	20,0 м	40,0 м	50,0 м	60,0 м
Позиция 1	Лесоматериалы круглые и пиленные, из прочих пород:						
	а) в крытых вагонах	14,0	14,0	14,0	28,0	28,0	—
	б) на платформах	16,5	18,0	20,0	—	38,0	Тормозной
	Дощечки, планки, клепка:	—	—	—	—	40,0	Ветеринар.
	а) в крытых вагонах	14,0	14,0	14,0	28,0	28,0	—
	б) на платформах	16,5	17,0	17,0	—	—	—
Из позиции 1	Шпалы всех пород	16,5	18,0	20,0	38,0	38,0	—
	Группа 17						
Позиция 1	Дрова (из твердых пород дерева) в крытых вагонах	16,5	18,0	20,0	37,0	38,0	—
	Дрова березовые в крытых вагонах	16,5	18,0	20,0	37,0	38,0	—
	Дрова из прочих пород дерева в крытых вагонах .	14,0	14,0	15,0	28,0	28,0	—
	Смесь дров: ель, сосна, осина, пихта, береза длиной от 2 м:						
	а) на платформах	16,5	18,0	20,0	—	35,0	—
	б) то же в крытых	14,0	14,0	16,0	28,0	30,0	—
	в) в полувагонах и гондолах с постановкой одного ряда вертикально или с установкой стоек или обрешетки по высоте в пределах габарита . . .	—	—	—	—	35,0	35,0
	Группа 19						
	Мука и крупа						
Позиция 1	Мука ржаная, пшеничная пеклеванная и всякая другая, солод, толокно, пшено, крупа гречневая	16,5	18,0	20,0	40,0	50,0	—
	Ростки солодовые	12,0	12,0	12,0	24,0	24,0	—
	» кукурузные	12,0	12,0	12,0	24,0	24,0	—

Примечания к группе 16. 1. Виредь до проверки технических норм погрузки горбыля, обапола и щитопланки штраф за недогруз этих грузов до весовой нормы не подлежит взысканию в тех случаях, когда погрузка произведена с полным использованием установленного габарита для платформ и полной вместимости в крытых вагонах.

2. Четырехосные платформы при погрузке лесоматериалов, не использующих всей площади платформы при погрузке по длине в один штабель, должны загружаться обязательно в два или три штабеля одномерной или разномерной длины лесоматериала.

3. Загрузка четырехосных платформ лесоматериалом длиной 9 м включительно в один штабель не допускается.

№ позиции	№ групп и наименование груза	Техническая норма в т загрузки вагона или платформы подъемной силы					
		16,5 т	18,0 т	20,0 т	40,0 т	50,0 т	60,0 т
	Группа 23						
	Сахар						
Позиция 1	Сахар всякий, кроме рафинада	16,5	18,0	20,0	40,0	50,0	—
	Сахар рафинад прессованный в ящиках	16,5	18,0	20,0	40,0	48,5	—
	То же в мешках	16,5	18,0	20,0	40,0	46,5	—
	То же колотый в мешках . .	16,5	18,0	20,0	40,0	41,5	—
	Группа 24						
Позиция 1	Крахмал всякий, мука карто- фельная и прочие продук- ты крахмало-паточного про- изводства	16,5	18,0	20,0	40,0	50,0	—
	Группа 26						
Позиция 1	Кондитерские изделия, кроме варенья и патоки фруктовой и ягодной в бочках и кад- ках, пряников, печенья, су- харей, кондитерских изделий, макаронных и пекарных . .	13,0	13,0	13,0	26,0	26,0	—
	Группа 27						
Позиция 5	Напитки фруктовые, ягодные и хлебные в сухом виде, чай всякий, а также ко- фейные и чайные суррогаты в ящиках	8,0	8,0	8,0	16,0	16,0	—
	Группа 29						
	Корма						
Позиция 1	а) Корма комбинированные, сахарные, галеты кон- ские	16,5	18,0	18,0	36,0	36,0	—
	б) Выжимки (жмыхи) бобо- вые, подсолнечные	16,5	18,0	18,0	36,0	36,0	—
	в) Корма комбинированные несахарные	15,0	15,0	16,0	32,0	32,0	—
	г) Макуха	16,5	18,0	19,0	36,0	36,0	—
	Группа 30						
	Асфальт и асфальтовые изделия						
Позиция 1	Асфальт, гудрон и камень ас- фальтовый, кир (нефтягил) и озокерит сырой	16,5	18,0	20,0	40,0	50,0	—

№ позиции	№ групп и наименование груза	Техническая норма в т загрузки вагона или платформы подъемной силы					
		16,5 т	18,0 т	20,0 т	40,0 т	50,0 т	60,0 т
Позиция 1	Группа 31						
	Кокс						
	(кроме кузбасского)						
	а) В крытых вагонах . . .	16,5	18,0	20,0	40,0	40,0	—
	б) На низкобортных плат- формах длиной 9,2 м . . .	14,0	—	—	—	—	—
	в) На высокобортных плат- формах длиной 9,2 м для всех марок угля, кроме особо поименованных . . .	16,5	18,0	20,0	—	—	—
	г) То же антрацита марок АШ, АП, АРШ, АСШ . . .	16,5	18,0	20,0	—	—	—
	д) На высокобортных плат- формах антрацита марок АМ и АС	16,5	18,0	19,0	—	—	—
	е) Антрацит прочих марок . .	16,5	17,0	18,5	—	—	—
	ж) На четырех основных платформах без наращи- вания бортов антрацит марок АШ, АП, АРШ, АСМ	—	—	—	—	30,0	—
	з) То же антрацит и угли прочих марок	—	—	—	—	24,0	—
	и) В гондолах и полуваго- нах	—	—	—	—	50,0	60,0
	к) В хопперах подъемной си- лой 25 т	Норма 25 т			—	50,0	—
	Каменный уголь						
	(кузбасский)						
	а) В крытых вагонах . . .	16,5	18,0	20,0	40,0	50,0	—
	б) На низкобортных плафор- мах длиной 9,2 м	14,0	—	—	—	—	—
	в) На двухосных высоко- бортных платформах дли- ной 9,2 м	16,5	18,0	20,0	—	—	—
	г) На четырехосных плат- формах без наращивания бортов	—	—	—	—	25,0	—
	д) В гондолах и полуваго- нах	—	—	—	—	50,0	60,0
	е) В хопперах подъемной силой 25 т	Норма 25 т			—	50,0	—

№ позиции	№ групп и наименование	Техническая норма в т загрузки вагона или платформы подъемной силы					
		16,5 т	18,0 т	20,0 т	40,0 т	50,0 т	60,0 т
Позиция 2	Кокс, кроме торфяного ¹						
	а) Кокс кузбасский в крытых вагонах	16,5	18,0	20,0	32,0	33,0	—
	б) Кокс, кроме кузбасского, в крытых вагонах	16,0	16,0	18,0	32,0	33,0	—
	в) На платформах низкобортных без наращивания бортов	7,0	—	—	—	—	—
	г) В срезках	11,5	11,5	—	—	—	—
	Коксовая мелочь ¹						
	а) В крытых вагонах	16,5	18,0	20,0	40,0	50,0	—
	б) На платформах высокобортных без наращивания бортов	16,0	16,0	16,5	—	—	—
	Торф, кроме торфяной крошки						
	В крытых вагонах	11,0	11,0	12,0	23,0	25,0	—
Позиция 3	Группа 33						
	Руда						
Позиции 1 и 2	Руды всякие и концентраты рудные, колчеданы серные, хвосты флотационные	16,5	18,0	20,0	40,0	50,0	60,0
	Группа 34						
Позиция 1	Соль						
	Соль всякая	16,5	18,0	20,0	40,0	50,0	—
Позиции 1 и 2	Группа 35						
	Строительные материалы минерального происхождения						
	Известь, цемент, глина и земля всякая, камень строительный необделанный и грубообделанный, мелочь слюдяная и пемзовая, мусор построечный, щебень бой кирпича, песок строительный в крытых вагонах, кроме ракушечника	16,5	18,0	20,0	40,0	50,0	—
	То же на платформах	16,5	18,0	20,0	—	—	—
	Ракушечник	16,5	16,5	16,5	33,0	33,0	—

¹ При перевозке кокса и коксовой мелочи в хопперах, гондолах и погрузках производится до полной их вместимости.

№ позиции	№ групп и наименование груза	Техническая норма в т загрузки вагона или платформы подъемной силы					
		16,5 т	18,0 т	20,0 т	40,0 т	50,0 т	60,0 т
	Группа 36						
Позиция 2	Изделия из глины, цемента, бетона и железобетона						
	а) Строительные глазированные изделия: кирпич-плитки, изразцы и другие изделия из камня искусственного и природного	16,5	18,0	20,0	40,0	50,0	—
Позиции 4 и 5	б) Камень шамотовый, кирпич огнеупорный, строительные изделия из камня природного, а также флорус и бетон (кроме асбестового)	16,5	18,0	20,0	40,0	50,0	—
	Группа 37						
Позиция 2	Бой стеклянных, фарфоровых и фаянсовых изделий и негативы старые	16,5	18,0	20,0	40,0	50,0	—
	Группа 38						
	Металлы						
Позиция 1	Чугун в чушках, болванка железная, стальная, блюмсы, слябы, сутунка	16,5	18,0	20,0	40,0	50,0	60,0
Позиции 2, 3 и 4	Железо и сталь прокатная всех профилей, катанка железная и стальная, рельсы всякие, бой, крошье, лом-обрезки, опилки, стружки железа, стали, чугуна (за исключением непрессованной железной стружки, обрезов кровельного железа и бытового лома, погрузка которых производится до полной вместимости вагонов)	16,5	18,0	20,0	40,0	50,0	60,0
	Группа 39						
Позиция 1	Свинец и цинк в чушках, плитках, прутках, листах, слитках и ломе	16,5	18,0	20,0	40,0	50,0	—

№ позиции	№ группы и наименование груза	Техническая норма в т загрузки вагона или платформы подъемной силы					
		16,5 т	18,0 т	20,0 т	40,0 т	50,0 т	60,0 т
Из позиции 1	Группа 40						
	Трубы всякие и части труб, кроме труб для торфяной массы	16,5	18,0	20,0	40,0	50,0	—
	Трубы для торфяной массы						
Из позиции 1	1. На сцепе из двух плат- форм длиной 9,2 м, каждая 13,5 т	—	—	—	—	—	—
	2. На сцепе из двух платформ длиной 9,2 м и 6,4 м—11 т	—	—	—	—	—	—
	Проволока железная, под- кладки рельсовые, болванки железные и стальные, кос- тыли железные, мостовые части железные, колодки тормозные	16,5	18,0	20,0	40,0	50,0	—
Позиция 1	Группы 42 и 44						
	Тракторы и автомобили (см. приложение 4)	—	—	—	—	—	—
	Группа 47						
Позиция 1	Зола, огарки, шлаки	—	—	—	—	—	—
	Все грузы	16,5	18,0	20,0	40,0	50,0	—
Из позиции 3	Группа 48						
	Остатки питяные джутопря- дильного и джутоткацкого производств, а также ост- атки (обрезки, отрезки) пряжи всякой	6,5	6,5	6,5	13,0	13,0	—
Позиция 1	Группа 49						
	Ткани, марля						
	а) Ткани джутовые, льня- ные, пеньковые	11,0	11,0	11,0	23,0	23,0	—
Позиция 1	б) Ткани шерстяные, боб- рик, овчины искусствен- ные, фитили ламповые, пассы шерстяные, хлоп- чатобумажные и проре- зиненные всякие	11,0	11,0	11,0	23,0	23,0	—

Примечание. Кипы марли должны быть спрессованы под давлением не менее 4 ат с подкладкой с двух противоположных сторон деревянных щитов и обвязкой проволокой.

№ позиции	№ групп и наименование груза	Техническая норма и <i>m</i> загрузки вагона или платформы подъемной силы					
		16,5 м	18,0 м	20,0 м	40,0 м	50,0 м	60,0 м
Из позиции 3	в) Марля	8,4	8,4	9,5	16,0	17,0	—
	Группа 57						
	Паркет и рейки паркетные дубовые	16,5	18,0	18,0	36,0	36,0	—
	Паркет и рейки паркетные, кроме дубовых, и фанера клееная	14,0	14,0	14,0	28,0	28,0	—
	Ящики и клетки в разобранном виде (детали в связках для сборки ящиков и клеток), кроме особо поименованных	16,5	16,5	16,5	33,0	33,0	—
	Клетки для упаковки помидоров (в разобранном виде)	15,0	15,0	15,0	30,0	30,0	—
	Бочки деревянные емкостью 150 л в разобранном виде .	15,0	15,0	15,0	30,0	30,0	—
	Трубы деревянные	10,0	10,0	10,0	20,0	20,0	—
	Болванки деревянные всякие, а также спицы и ступицы колесные	16,0	16,0	16,0	32,0	32,0	—
	Группа 58						
Из позиции 2	Картон, бумага писчая и пергаментная в ящиках, бумага, изделия бумажные и картонные, кроме поименованных особо, а также фибра .	14,0	14,0	14,0	28,0	28,0	—
	Картон, бумага писчая и пергаментная в кипах, бумага оберточная, обойная, газетная (кроме газетной длиной ролей 168, 84, 75 см) и печатная, тара бумажная и из гофрированного картона, коробки картонные складные и обои	12,0	12,0	12,0	24,0	24,0	—
	Бумага газетная длиной ролей 168, 84, 75 см	10,5	10,5	10,5	21,0	21,0	—
	Целлюлоза сырая и бумажная масса всякая	16,5	18,0	18,0	36,0	36,0	—
	Целлюлоза сухая	14,0	14,0	14,0	28,0	28,0	—
	Прокладки картонные для яйца	14,0	14,0	14,0	28,0	28,0	—
	Брак и отбросы бумажные всякие	6,0	6,0	6,0	12,0	12,0	—
	Группа 60						
	Кислота борная неочищенная (сассолин), шавелевая, соли, щелочи и другие продукты основной химической промышленности в сухом виде, кроме отнесенных к позиции 2 и другим группам	16,5	18,0	20,0	40,0	50,0	—

№ позиции	№ групп и наименование груза	Техническая норма в т загрузки вагона или платформы подъемной силы					
		16,5 т	18,0 т	20,0 т	40,0 т	50,0 т	60,0 т
Позиция 3	Группа 62						
	Краски и красящие вещества						
	Все грузы, кроме сажн	16,5	18,0	20,0	40,0	50,0	—
Позиция 1	Сажа	8,0	8,0	8,0	16,0	16,0	—
	Группа 63						
	Дубильное сырье и продукты						
	Вся позиция, кроме дубите- лей естественных в крытых вагонах в дробленном виде .	12,0	12,0	12,0	24,0	24,0	—
	Кора еловая и дубовая в не- дробленном виде:						
	а) в крытых вагонах	6,0	6,0	6,0	12,0	12,0	—
	б) на платформах	14,0	14,0	14,0	—	—	—
	Кора ивовая в недробленном виде (в крытых вагонах) .	5,0	5,0	5,0	10,0	10,0	—
	Группа 64						
	Из позиции 1 Землеудобрительные вещества неорганические (минераль- ные)	16,5	18,0	18,0	36,0	36,0	—
Позиция 1	Группа 65						
	Спички зажигательные всякие	7,0	7,0	7,0	14,0	14,0	—
Из позиции 2	Группа 75						
	Рогожи	9,0	9,0	9,0	18,0	18,0	—

ТЕХНИЧЕСКИЕ НОРМЫ ЗАГРУЗКИ СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ГРУЗОВ (в тоннах)

№ позиции	№ групп и наименования грузов	Техническая норма в т загрузки вагонов осности или подъемной силы							
		для изотер- мических вагонов			для обыкновенных крытых вагонов				
		двухосных длиной до 8,5 м вкл.	двух- и трехосных длиной свыше 8,5 м	четырёхосных лед- ников всякой длины	16,5 т	18,0 т	20,0 т	40,0 т	60,0 т
Из позиции 1	Группа 9								
	Мясо воловье, коровье, оленье, конское, свиное и прочих крупных животных в мороженом виде навалом	8,0	10,0	15,0	—	—	—	—	—
	Мясо, баранье, заячье, кроличье, поросячье и прочих мелких животных мороженое навалом . .	6,0	9,0	14,0	—	—	—	—	—
	Колбасные изделия и прочие копчености	7,0	9,0	15,0	—	—	—	—	—
	Сало свиное, соленое, шпиг, жиры и сало прочих животных и птиц, солонина и языки консервированные	10,0	10,0	25,0	—	—	—	—	—
Из позиции 1	Группа 12								
	Молоко всякое (кроме молока в порошке), простокваша, сливки и сметана	8,0	10,0	17,0	—	—	—	—	—
	Из позиции 2 Сыр всякий (в том числе брынза)	10,0	10,0	22,0	—	—	—	—	—
Из позиции 3	Из позиции 3 Масло животное всякое . .	10,0	10,0	25,0	—	—	—	—	—
Из позиции 2	Группа 15								
	Из позиции 2 Рыба парная всякая в жесткой таре	9,0	10,0	22,0	—	—	—	—	—
	Из позиции 2 Рыба мороженая в таре . .	8,0	10,0	18,0	—	—	—	—	—
	Из позиции 6 Жир рыбий всякий	10,0	10,0	25,0	15,0	15,0	15,0	30,0	30,0
	Из позиций 3 и 5 Рыба копченая (куренная), сушеная и вяленая	10,0	10,0	18,0	—	—	—	—	—
Из позиций 3 и 5	Рыба соленая всякая и сельдь	10,0	10,0	25,0	15,0	15,0	15,0	30,0	30,0
	Икра всякая	10,0	10,0	20,0	—	—	—	—	—

№ позиции	№ групп и наименование грузов	Техническая норма в т загрузки вагонов, осности или подъемной силы									
		для изотер- мических вагонов				для обыкновенных крытых вагонов					
		двухосных длиной до 8,5 м вкл.	двух- и трехосных длинной свыше 8,5 м	четырёхосных лед- ников всякой длины		16,5 т	18,0 т	20,0 т	40,0 т	50,0 т	
	Группа 21										
Из позиции 3	Пиво во всякой посуде . .	10,0	10,0	25,0	16,5	18,0	20,0	40,0	50,0		
Из позиции 5	Вина виноградные	10,0	10,0	20,0	15,0	15,0	15,0	30,0	30,0		
	Группа 22										
Из позиции 3	Воды минеральные, нату- ральные и искусственные:										
	а) навалом	12,0	10,0	25,0	16,5	16,5	20,0	40,0	50,0		
	б) в ящиках	12,0	10,0	25,0	14,0	14,0	14,0	28,0	28,0		
	Группа 28										
Из позиции 1	Консервы всякие в герме- тической укупорке в ящи- ках	10,0	10,0	25,0	15,0	15,0	15,0	30,0	30,0		

Примечания. 1. К группам 12 и 15. Для вагонов-ледников выпуска 1937 г. и всех последующих лет с подъемной силой 30 т и емкостью карманов для льда 6,4 т в период перевозок с охлаждением техническая норма погрузки для масла животного и соленой рыбы устанавливается в 23,5 т.

2. Ко всем группам. По грузам, для которых правилами установлено ограничение загрузки по весу, объему или высоте, вагоны должны загружаться до полного использования установленных этими правилами норм.

Во всех остальных случаях загрузка должна производиться: а) по грузам, для которых технические нормы установлены ниже грузоподъемности вагонов,—до полной вместимости, но не ниже установленных технических норм; б) по грузам, для которых технические нормы не установлены,—до полной вместимости вагонов, но не выше их подъемной силы.

ТАБЛИЦА

сроков погрузки и выгрузки (в часах и минутах) средствами отправителя и получателя немеханизированным способом на местах общего пользования

№ по пор.	Наименование грузов	Погрузка в вагоны подъемной силы				Выгрузка из вагонов подъемной силы			
		менее 40 т		40 т и выше		менее 40 т		40 т и выше	
		кры- тые	от- кры- тые	кры- тые	от- кры- тые	кры- тые	от- кры- тые	кры- тые	от- кры- тые
		час. мин.	час. мин.	час. мин.	час. мин.	час. мин.	час. мин.	час. мин.	час. мин.
1	Тарные и штучные грузы . .	1.00	1.00	1.30	1.30	1.00	1.00	1.30	1.00
2	Навалочные и насыпные гру- зы, кроме нижепоимено- ванных	2.00	2.00	4.00	3.30	2.00	1.30	3.30	3.00
	а) Уголь каменный, флюсы известковые, доломит и руда всякая	2.00	1.30	3.00	2.30	1.30	1.00	3.00	2.00
	б) Лес круглый, балансы, пропсы, слиперы (кроме перевозимых на экспорт)	2.00	3.00	3.00	3.00	1.30	1.00	2.00	1.30
	в) Лес пиленный (кроме пе- ревозимого на экспорт) .	2.00	2.00	3.00	3.00	1.30	1.30	2.30	1.30
	При погрузке леса, указан- ного в пп. «б» и «в» на сцепках или в 3 штабеля на 2 платформы, а также лесо- экспорта, срок удлиняется на 30 мин.								
	г) Дрова	2.00	2.00	3.00	3.00	1.30	1.30	2.30	2.00
	При перевозке в «срезках» на погрузку и выгрузку— 1 час								
	д) Торф	2.00	2.00	4.00	4.00	2.00	1.00	3.00	1.30
	е) Сено и солома	1.30	2.00	2.30	3.00	1.00	1.00	1.30	1.30
	ж) Хлопок	2.00	2.00	3.00	3.00	1.00	1.00	2.00	2.00
	з) Кирпич всякий, в том числе стеклянный полый.	2.30	2.30	4.00	2.30	2.00	2.00	3.30	3.00
	и) Металл сортовой на от- крытом подвижном соста- ве	—	2.00	—	3.00	—	1.30	—	2.00

№ по пор.	Наименование грузов	Погрузка в вагоны подъемной силы				Выгрузка из вагонов подъемной силы			
		менее 40 т		40 т и выше		менее 40 т		40 т и выше	
		кры- тые	от- кры- тые	кры- тые	от- кры- тые	кры- тые	от- кры- тые	кры- тые	от- кры- тые
		час. мин.	час. мин.	час. мин.	час. мин.	час. мин.	час. мин.	час. мин.	час. мин.
	к) Металл черновой в слитках, чушках, болванках и т. п.	1.30	1.30	2.30	2.30	1.00	1.00	2.30	2.00
	л) Камень строительный, щебень, гравий, песок, земля всякая	1.30	1.00	2.30	2.00	1.00	1.00	2.00	1.30
	м) Стекланные банки, бутылки, склянки, бутылки, стекло бутылочное в изделиях, горшки и кувшины глиняные, посуда глиняная и гончарная, воды в бутылках	3.00	—	5.00	—	3.00	—	5.00	—
	н) Соль	2.00	2.00	3.30	3.30	2.00	1.30	3.30	3.00
	о) Известь, алебастр, цемент, мел и гипс	3.00	—	5.00	—	2.30	—	4.30	—
3	Автомобили, тракторы и повозки на ходу	—	1.00	—	1.30	—	0.30	—	0.30
4	Молотилки	—	2.00	—	3.00	—	1.00	—	1.30
5	Тяжеловесные (свыше 3 т в одной штуке), длинномерные (длиной свыше 9 м) самолеты, перевозимые на одной платформе, а также предметы, требующие специальных приспособлений, кроме стоек и уязок, на одной платформе	—	3.00	—	4.00	—	2.00	—	3.00
6	Живность при перевозке в 1 ярус	1.00	—	1.00	—	0.30	—	0.30	—
7	Живность при перевозке в 2 яруса	1.30	—	2.00	—	1.00	—	1.00	—

СПОСОБЫ ПРЕДОХРАНЕНИЯ РУД И КОНЦЕНТРАТОВ ОТ СМЕРЗАНИЯ
В ЗИМНЕЕ ВРЕМЯ

Наименование груза	Профилактические средства и мероприятия	Способ применения	Отметки в накладной	Срок применения
Руда железная	Свежая негашеная известь	Пересыпка: а) одну треть извести на пол вагона, а остальное количество равными слоями между слоями груза; б) при механизированной погрузке равномерно перемешать с грузом	Подсыпано ... кг извести	На дорогах Урала, Сибири и Дальнего Востока с 20 октября по 10 марта, на остальных — с 20 ноября по 1 марта
Железные руды, находящиеся в забоях при открытых разработках и в отвалах, предварительно замораживаемые	Без пересыпки профилактическими средствами с замораживанием	Погрузка отдельными глыбами или кусками	«Замороженные из забоя», или «замороженные из отвала»	То же
Руда марганцевая	а) Соль с соломой б) Соль с сухими древесными опилками	Пересыпка: а) одну треть соли с соломой на полу вагона, а остальное количество равными слоями между слоями груза; б) при механизированной погрузке — равномерно перемешать с грузом	Подсыпано ... кг	То же
Руды медные в плавку	а) Известь негашеная или древесные опилки б) Предварительное замораживание	Пересыпка Погрузка отдельными глыбами или кусками	Идущие в плавку Предварительно заморожено	То же То же

наименование груза	Профилактические средства и мероприятия	Способ применения	Отметки в накладной	Срок применения
Руды медные и цинковые	а) Древесные опилки б) Предварительное замораживание	Пересыпка Погрузка отдельными глыбами или кусками	Идущие в обогащение Предварительно подморожено	На дорогах Урала, Сибири и Дальнего Востока с 20 октября по 10 марта, на остальных — с 20 ноября по 1 марта То же
Руды золотые	а) Негашеная известь или древесные опилки б) Предварительное замораживание в) Перевозка в таре	Пересыпка Погрузка отдельными глыбами или кусками	Подсыпано ... кг извести или опилок Предварительно подморожено	То же
Кварциты, находящиеся в забоях при открытых разработках и в отвалах, предварительно замораживаемые	Без пересыпки профилактическими средствами с замораживанием	Погрузка отдельными глыбами или кусками	«Замороженный из забоя» или «замороженный из отвала»	На дорогах Урала, Сибири и Дальнего Востока, а также Оренбургской ж. д. с 20 октября по 10 апреля; на Закавказской ж. д. им. Л. П. Берия с 15 декабря по 15 февраля; на Орджоникидзевской и имени К. Е. Ворошилова с 15 декабря по 15 февраля; на остальных — с 15 ноября по 1 марта То же
Колчедансерный влажный с содержанием влаги 2% и более	Предварительное замораживание в отвалах	То же	Предварительно подморожено	
Колчедан медный (сыпучка) влажный с содержанием влаги 2% и более	То же	То же	То же	

Наименование груза	Профилактические средства и мероприятия	Способ применения	Отметки в накладной	Срок применения
Концентраты (флотационные хвосты) медные, серные, пиритные, тановые с содержанием влаги свыше 5%	То же	То же	То же	То же
Концентраты цинковые	а) Предварительно замораживается б) Перевозка в таре	То же —	То же —	То же —
Концентраты всякие с влажностью менее 5% кроме цинковых	а) Свежая негашеная известь б) Соль с соломой в) Соль с сухими древесными опилками	Пересыпка: одну треть извести, соли с соломой или соли с сухими опилками на полу вагона, а остальное количество равными слоями между слоями груза	Подсыпано ... кг извести (соли, соломы или опилок)	То же

Примечание. Пересыпка известью, соломой, солью и сухими древесными опилками производится в количестве и по нормам, установленным соответствующими наркоматами в зависимости от рода груза, типа вагона и дальности пробега груза.

ПРИЛОЖЕНИЕ

НОРМЫ ПОГРУЗКИ АВТОМАШИН НА ПЛАТФОРМЫ

[illegible]

ОТВЕТСТВЕННЫЕ СРОКИ ДОСТАВКИ ГРУЗОВ

Общий срок доставки груза складывается из трех элементов времени: 1) на отправление груза, 2) на следование груза, 3) на передачу с одной дороги на другую.

С отменой обменных операций в узлах последний элемент времени имеет лишь юридическое значение.

Основные элементы действующих сроков доставки следующие:

Название операций	Малая скорость	Большая скорость
1. На отправление груза	1 сутки	1 сутки
2. На следование:		
а) Поездов с повагонными отправками в прямом сообщении:		
на расстояние до 400 км	1 сутки на каждые 160 км	—
на расстояние свыше 400 км	1 сутки на каждые 175 км	1 сутки на каждые 320 км по магистральному направлению и 1 сутки на каждые 175 км на все остальные направления
б) Мелких отправок в прямом сообщении и всяких отправок в местном сообщении:		
на расстояние до 430 км . . .	1 сутки на каждые 130 км	То же
на расстояние от 431 до 600 км	1 сутки на каждые 140 км	То же
на расстояние свыше 600 км .	1 сутки на каждые 150 км	То же

Название операций	Малая скорость	Большая скорость
в) На следование маршрутами	1 сутки на каждые 200 км	—
3. На передачу с одной дороги на другую	12 час.	12 час.
4. На перегрузку груза из вагонов разной колеи	1 сутки	1 сутки
5. На следование грузов в Московском узле через Окружную ж. д., включая в этот срок прием и сдачу на соседние дороги	а) для транзитных грузов—2 суток; б) для грузов, отправленных и прибывших на станцию и со станции Окружной ж. д., а также на станцию и со станции Московского узла через Окружную ж. д.,—2 суток	2 суток
6. На передачу грузов из транспортно-экспедиционных контор и обратно	2 суток при расстоянии до 10 км. При расстоянии свыше 10 км к указанному сроку прибавляются 1 сутки на каждые 20 км. Если расстояние свыше 30 км, то остаток до 10 км включительно отбрасывается, а свыше 10 км считается за полное точное расстояние	Тот же срок, что и для малой скорости

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение	<i>Стр.</i> 3
---------------------------	------------------

Общая часть

1. Организация управления железнодорожным транспортом СССР . . .	6
2. Центральное грузовое управление НКПС и грузовые службы дороги . . .	9
3. Подразделение перевозок по сообщениям, роду отправок, способу приема и погрузки и скорости доставки	12
4. Подвижной состав для перевозки грузов	14

Глава I

Устройства для грузовой работы на железнодорожных станциях

1. Общие положения	25
2. Складочные помещения	29
3. Противопожарные мероприятия	32
4. Пакгаузные пути	34
5. Земельные участки	36
6. Весы и весовое хозяйство	37
7. Погрузочно-разгрузочные приспособления и механизмы	46
8. Грузовые (коммерческие) приспособления	72
9. Грузовой двор	80
10. Товарная контора	81
11. Погрузочно-разгрузочные конторы	82
12. Нормы выработки и оплата труда на погрузочно-разгрузочных работах	84
13. Холодильное хозяйство	87

Глава II

Планирование перевозок

1. Общие положения	100
2. Разделение грузов на категории	104
3. Порядок составления плана перевозок	105
4. Выполнение плана погрузки и изыскание резервов грузов	111
5. Сгущение погрузки	115
6. Маршрутизация перевозок	117
7. Прием к перевозке грузов мелкими отправлениями	123
8. Ответственность за невыполнение государственного плана погрузки	124
9. Расчеты по штрафам	126
0. Перевозка в вагонах, принадлежащих клиентуре или арендованных	126

Глава III

Отправление грузов

1. Грузовые операции в пункте отправления грузов	127
2. Накладная	128
3. Заполнение накладной отправителем	132
4. Приложения к накладной	136
5. Проверка и визирование накладной	136
6. Ввоз груза и прием его весовщиком	140
7. Маркировка грузов при отправлении	142
8. Регистрация приема грузов к отправлению	146

	Стр.
9. Взвешивание груза	150
10. Расчеты за перевозку с отправителем груза	151
11. Оформление накладной товарной конторой	152
12. Дорожные ведомости и квитанции	153
13. Пересылочные ведомости	161
14. Наложённые платежи	164
15. Перевозка грузов с объявленной ценностью	166
16. Общие условия погрузки и выгрузки грузов	168
17. Подготовка вагонов к погрузке	172
18. Технические условия загрузки вагонов	173
19. Нормы загрузки вагонов	175
20. Уведомления о подаче вагонов под погрузку и выгрузку	178
21. Сроки погрузки и выгрузки и ответственность клиентуры за задержку вагонов	179
22. Ответственность за подачу неочищенных вагонов	181
23. Пломбировка вагонов	181
24. Составление вагонного листа	184
25. Подготовка грузовых документов для отправления груженых вагонов с поездом	186
26. Передача дорожных документов главному кондуктору	187
27. Порядок хранения перевозочных документов на станциях	190

Глава IV

Погрузка грузов на открытом подвижном составе

1. Общие условия	192
2. Стойки	194
3. Крепление стоек	195
4. Прокладки и подкладки	198
5. Укрытие груза брезентами	200
6. Погрузка круглых лесных материалов	200
7. Погрузка пиломатериалов	206
8. Погрузка разных грузов на платформах	213
9. Общие условия погрузки на сцепах	218
10. Лесные материалы на сцепах	221
11. Разные грузы на сцепах	223
12. Установка и крепление автомобилей и тракторов на платформах	226
13. Негабаритные грузы	231
14. Тяжеловесные грузы	237
15. Погрузка в полувагоны	238

Глава V

Организация перевозок грузов мелкими отправлениями

1. Общие положения	239
2. Прием мелких отправок и формирование сборных вагонов на станции отправления	242
3. Организация сортировки мелких отправок	245
4. Перевозка грузов в сборно-раздаточных вагонах	249
5. Безотцепочная погрузка и выгрузка	250
6. Перевозки в контейнерах	251

Глава VI

Операции по пути следования груза

1. Ответственные сроки доставки грузов	257
2. Переадресовки	260
3. Проверка дорогой веса и наименования груза	261
4. Переход грузов с одной дороги на другую	262
5. Заполнение накладной станциями по пути следования груза	263
6. Отцепка и прицепка груженых вагонов по пути следования поезда	263

Прибытие, выгрузка и выдача грузов

1. Операции в пункте назначения груза	264
2. Прием и передача грузовых документов на прибывшие груженные вагоны	265
3. Книга прибытия грузов	266
4. Объявления и уведомления о прибытии груза	267
5. Выгрузка грузов	268
6. Выдача грузов	272
7. Ярлыки на вывоз грузов	274
8. Проверка веса и состояния груза по требованию получателя	276
9. Централизованный порядок расчетов за перевозки	276
10. Сроки хранения и вывоза прибывших грузов	277
11. Невостребованные и бездокументные грузы и их реализация	278

Глава VIII**Перевозка грузов на особых условиях**

1. Перевозка грузов внавалку	281
2. Перевозка зерновых хлебных грузов	298
3. Перевозка грузов в вагонах-цистернах (наливом)	304
4. Грузы, перевозимые с погрузкой в несколько ярусов	314
5. Перевозка грузов с частичной отгрузкой или догрузкой в пути	318
6. Перевозка грузов при проводниках отправителей	319
7. Перевозка скоропортящихся грузов	320
8. Перевозка молока и молочнокислых продуктов в молочных вагонах-ледниках	340
9. Перевозка живности	343
10. Перевозка сырых животных продуктов	359
11. Перевозка тряпья	362
12. Перевозка опасных грузов	362
13. Перевозка грузов большой скоростью	373
14. Перевозка грузов в смешанном железнодорожно-водном сообщении	375
15. Хозяйственные перевозки	386
16. Перевозка почты и эксплуатация почтовых вагонов	390
17. Воинские перевозки	393

Глава IX**Подъездные пути промышленных предприятий**

1. Общие положения	396
2. Условия эксплуатации подъездных путей	397
3. Инспекторский надзор	398
4. Подача и уборка вагонов	399
5. Ответственность за сохранность груза	404
6. Сбор за подачу вагонов	405

Глава X**Транспортно-экспедиционное дело на железных дорогах**

1. Общие положения	405
2. Работа транспортно-экспедиционных контор	406
3. Автомобильное хозяйство	408
4. Гужевой транспорт	409

Глава XI**Ответственность железных дорог по перевозкам**

1. Общие положения	410
2. Коммерческие акты и порядок их составления	412
3. Розыск грузов	421
4. Претензии и иски к железным дорогам по перевозкам	422

Учет и отчетность по перевозкам и сборам железных дорог

1. Общие основания учета	426
2. Снабжение станций отчетными бланками, бланками строгой отчетности и билетами	429
3. Отчетность билетной кассы	429
4. Багажная отчетность	430
5. Грузовая отчетность	431
6. Разные сборы	432
7. Кассовая отчетность	433
8. Выручка и порядок ее сдачи	436
9. Учет выписок контроля доходов	438
10. Общие сведения о системе учета сборов и дохода	439

Глава XIII

Тарифы и таксировка

1. Общие положения	440
2. Тарифные расстояния и направление перевозки	440
3. Форма построения тарифов	443
4. Номенклатура и классификация грузов	445
5. Алфавит к номенклатуре и наименование груза	450
6. Расчетный вес груза	452
7. Расчетные таблицы провозных плат	453
8. Общий порядок расчета провозной платы	453
9. Расчет плат при перевозке в большегрузных вагонах	458
10. Расчет плат за перевозку тяжеловесных, длинномерных, громоздких и негабаритных грузов	458
11. Расчет плат за перевозку грузов с проводниками	459
12. Расчет плат за перевозку большой скоростью	460
13. Расчет плат за перевозку сборных отправок	460
14. Расчет плат за перевозку скоропортящихся грузов в специальных вагонах	461
15. Расчет плат при обнаружении перегруза сверх подъемной силы вагона	462
16. Сбор за погрузочно-разгрузочные работы	463
17. Сбор за хранение грузов	463
18. Премия за укрупненные партии мелких отправок	464
19. Исключительные и местные тарифы	465
20. Общий порядок таксировки	466

Глава XIV

Перевозки грузов в прямых международных сообщениях

1. Общие положения	467
2. Тарифы	467
3. Расчеты за перевозку	468
4. Документы на перевозку	469
5. Маркировка грузов	471
6. Перевозка грузов, подлежащих таможенному досмотру	472
7. Вагоны, обращающиеся в международных сообщениях	472
8. Передача и прием вагонов и грузов на границе	473
9. Выдача прибывших грузов	474
10. Ордерные накладные	474

Приложения	776
------------	-----

Проверено

сир. бл.

19/12 КЗК -

16 руб.



10.